

[திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன்]

[1971 ஜூலை 13]

பல்லடம் தொகுதியை பொறுத்த வரையில் ஐந்தாண்டுகளுக்குள் 148 கிராமங்களில் 381 குழாய்க் கிணறுகளைத் தோண்ட உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

கோயம்புத்தூர் மாவட்டத்தில் நிலவியுள்ள வறட்சி நிலைக்காக, சிறப்பு மானியம் கோரி அரசின் வருவாய்த் துறைக்கு கோயம்புத்தூர் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் கோரிக்கைகளை அனுப்பியுள்ளார், மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரின் கோரிக்கைகளைக் கவனமாகப் பரிசீலனை செய்த பின்னர், கோயம்புத்தூர் மாவட்டத்தில் குடிநீர்க் கிணறுகளை ஆழப்படுத்தவும், தோண்டுதற்குமென ரூ. 5 இலட்சத்திற்கு அரசு ஒப்புதல் அளித்துள்ளது. இந்த நிதி ஒதுக்கீட்டிலிருந்து, பல்லடம், சூலூர் ஊராட்சி ஒன்றியங்களின் தேவைகளுக்குரிய பங்கு கிடைக்குமென்று எண்ணப்படுகிறது.

ஊர்ப்புறங்களில் குடிநீர்வழங்கல் தட்டுப்பாட்டைக் களைவதற்கென அரசு மேற்கண்ட முறையில் போதிய நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டுள்ளது.

இந்த நடவடிக்கைகள் தவிர, நகர், ஊர்ப்புறங்களில் குடிநீர் வழங்குவதற் குரிய திட்டங்கள் விரிவான முறையில் உருவாக்கி நிறைவேற்றும் பொறுப்பானது 'தமிழ்நாடு குடிநீர் வழங்கல், கழிவுநீர் வாரியத்திடம்' ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளது. சட்டப்படியான அடிப்படையில் இவ்வாரியம் அண்மையில் அமைக்கப்பட்டுள்ளது. விரிவான முறையில் குடிநீர் பற்றாக்குறைச் சிக்கலைத் தீர்க்க இவ்வாரியம் எல்லா நடவடிக்கைகளையும் மேற்கொள்கிறது.

3. அரசினர் சட்டமுன்வடிவுகள்.

(அ) 1971-ம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தமிழ்நாடு இரண்டாம் திருத்த) சட்டமுன்வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்டமுன்வடிவு எண் 21/1971)—
(தொடர்ச்சி).

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: தலைவர் அவர்களே, இந்த மசோதாவிலுள்ள ஒருசில அம்சங்களை வரவேற்றுப் பேசினாலும் பல கருத்துக்களை இந்த அரசாங்கத்திற்கு எடுத்துச் சொல்ல வேண்டுமென்ற ஆசையால் ஒருசில கருத்துக்களை இந்த மசோதாவின் மீது கூறிக்கொள்ள நான் விரும்பப்படுகிறேன்.

இது பஸ்களுக்கு உச்சவரம்பு கொண்டுவருவதற்காகக் கொண்டுவரப்பட்டுள்ள மசோதா. உச்சவரம்பு வைக்கவேண்டுமென்பதை எல்லோரும் வரவேற்கிறோம். அந்த வகையில்தான் இன்றைக்கு மோனாப்பலியை, ஏகபோகத்தைக் கட்டுப்படுத்தக்கூடிய அளவில் உச்சவரம்பு நிர்ணயிக்க வேண்டுமென்ற எண்ணத்தில்தான் பத்து பஸ்கள்தான் ஒரு நபருக்கு இருக்க வேண்டுமென்று குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். பஸ்காரர்கள் நிலையை ஓரளவிற்குத் தெரிந்து கொண்டிருக்கிறேன் என்ற காரணத்தினால் நான் ஒரு சில கருத்துக்களை இங்கு கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். பத்து பஸ்கள் வைத்திருக்கும்போது யார் வைத்துக்கொள்ளலாம் என்றால்

For the purpose of this Section, a person means the holder of a permit.

என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். யார் மீது பெர்மிட் இருக்கிறதோ அவர்தான் வைத்துக்கொள்ளலாம் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

இதில் சில சிக்கல்கள் இருக்கின்றன. இதை லான்ட் சீலிங் மாதிரி யோசிக்கக் கூடாது. இது ஒரு தனித் தொழில். தனி நபருக்கு ஒரு மரியாதை உண்டு. நாட்டு மக்களுக்குச் சிறப்பான முறையில் நன்மை செய்யவேண்டிய

1971 ஜூலை 13]

[திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி]

ஒரு சூழ்நிலையை ஏற்படுத்துவதும் அரசாங்கத்தின் பொறுப்பாகும் அந்த அடிப்படையில் நான் சில கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன். இதை ஏதோ சமதர்மத்திற்குப் புறம்பாகவோ அல்லது உங்கள் உச்சவரம்பிற்கு ஏதாவது கேடு விளைவிக்கக் கூடிய அளவிலோ சொல்கிறேன் என்ற எண்ணத்தில் இதை நோக்கக் கூடாது. நல்லநோக்கத்தோடு இதைப் பார்க்க வேண்டும்.

ஏனென்றால் பஸ் கம்பனி என்றால் முதலாளிகள் வைத்திருக்கிற பஸ் கம்பனிகளும் இருக்கின்றன.

“Private Limited Company, Public Limited Company, Co-operative society for ex-servicemen, Partnership family concerns”

என்றெல்லாம் இருக்கின்றன. ஒரு பஸ் கம்பனியில் நான்கு பார்ட்னர்கள் இருந்தால் அவர் நான்கு பேர்களில் அனுபவத்தையும் எடுத்துக் கொள்ளலாம். இதற்கு சட்ட ரீதியாக பல முடிவுகள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன. அப்படியிருக்க இன்று மாணேஜிங் பார்ட்னருக்கு மட்டும் தான் பர்மிட்டிருந்து கொண்டிருக்கிறது. அப்படியிருக்க மற்ற டயரக்டர்களின் நிலைமை என்ன? அவர்களுக்கு பஸ்கள் வேண்டுமா இல்லையா? அவர்களது அனுபவம் வினாகப் போகக் கூடாது அல்லவா? ஒரு கம்பனியை நான்கு பேர்கள் இருந்து நடத்தி அதில் மாணேஜிங் பார்ட்னருக்கு மட்டும் பர்மிட் கொடுத்துவிட்டு மற்றவர்களுக்கு கொடுக்கவில்லையென்றால் எப்படி? அனுபவம் உள்ளவர்களின் அனுபவம் என்னவது? நீங்கள் சலுகை ஒன்றும் காட்டவில்லை. அவர்கள் அவர்களது அனுபவத்தை வைத்து, பஸ்கள் வாங்கி வொர்க்வுப்ஸ் போட்டு, 155 (ஏ) ரூல் படி மார்க்கெட்லாம். வாங்கி ஆர். டி. ஏ. யிடம் பர்மிட் வாங்கி, என். டி. ஏ. யிடம் சென்று பின் ஹைகோர்ட், கபரீம் கோர்ட் என்றெல்லாம் போனால்தான் ஆப்பரேட்டராகலாம். இந்தத் துறையில் உள்ள அனுபவதார்களின் அனுபவத்தை நாம் பெற வேண்டாமா? புதிதாக ஒரு ஆஃப் பஸ் ஆப்பரேட்டராகக் கொண்டுவருவதைக் காட்டிலும் ஏற்கனவே இந்தத் துறையில் இருந்தவர்களுக்கு அந்த வாய்ப்பைக் கொடுப்பதில் என்ன தவறு என்று இந்த அரசாங்கத்தை நான் தாழ்மையோடு கேட்டுக்கொள்கிறேன். இதை நீங்கள் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும்.

ப்ரைவேட் லிமிடெட் கம்பனி, பப்ளிக் லிமிடெட் கம்பனி இவைகளில் நிறைய டயரக்டர்கள் இருக்கிறார்கள். பஸ் மாணேஜிங் டயரக்டர் பேரில் ஒடிக்கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே, மற்ற டயரக்டர்களுக்கு பத்து பஸ்கள் என்று பிரித்துக் கொண்டு போக வசதியிருக்குமா என்பதைச் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும்.

அதேபோல், ‘சொலாப்பரேட்டிவ் சொஸைட்டி ஃபார் எக்ஸ்-சர்வீஸ்மென்’

என்றிருக்கிறது. இந்தப் பழைய ராணுவ வீரர்களின் மறுவாழ்வின்காக அது அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. கூட்டுறவு சொஸைட்டியாக இருந்தால் அவர்களுக்குத் தனியாக ஒரு மார்க் கொடுத்துக் கொண்டிருந்தோம். பழைய ராணுவ வீரர்களுக்கு கூட்டுறவு முறையில் ஒரு சொஸைட்டி இருப்பதன் காரணமாக நூற்றுக்கணக்கான பழைய ராணுவ வீரர்களின் குடும்பங்கள் நன்மை அடைய முடிகிறது. அவர்களே ட்ரைவர்களாகவும், லேபிட்டர்களாகவும், மெக்கானிக்களாகவும் நடத்தி வருகிறார்கள். இருபது, முப்பது, ஐம்பது என்று கூட இருக்கிறார்கள் ஒரு சொஸைட்டியில். அப்படியிருக்க திடீரென்று

[திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி]

[1971 ஜூலை 13]

பத்து பஸ்களுக்கு மேல் உள்ளதை சரண்டர் செய் என்று சொன்னால் அந்தக் கூட்டுறவு சொஸைட்டியில் பழைய ராணுவ வீரர்களின் பல குடும்பங்கள் தெருவில் நீங்க வேண்டியவரும். அவர்களுக்கு வேறு வேலை இருக்காது, வசதியிருக்காது, எவருக்கு மறுவாழ்வு தரவேண்டுமென்று ஆசைப்பட்டுச் செய்தோமோ அவரது வாழ்வை குலைக்கப் போகிறோம் என்பதைச் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும்.

ஆகையால் எக்சம்ஷன் கிளாசிலே 'ஸ்டேட் கவர்ன்மென்ட்' 'சென்ட்ரல் கவர்ன்மென்ட்' என்று சொல்லியிருக்கிறீர்களே, அதிலே 'கோவாப்ரேடிங் சொஸைடி பார் எக்ச்-சர்வீஸ்மென்' என்பதையும் சேர்த்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். பழைய ராணுவ வீரர்களுக்கு நல் வாழ்வு கொடுக்கும் வகையில் நாமே அவர்களுக்குக் கடன் கொடுத்து, பஸ்களைக் கொடுத்து அவர்களுக்கு வாழ்வு கொடுத்து இருக்கிறோம். அந்த சொசைடிகளிலே 50 பேர் 60 பேர் கூட இருக்கிறார்கள். அப்படிப்பட்டவர்களுக்கும் இந்த 10 பஸ் என்று வைத்து இருப்பது நியாயமானதல்ல. மனிதத் தன்மைக்கு புறம்பானது. நம்முடைய கொள்கைக்கு ஏற்றதல்ல என்பதைச் சொல்லிக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இதை இந்த அரசு சீர்தாக்கிப் பார்க்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பஸ்களுக்கு உச்சவரம்பு கொண்டு வருவது புரட்சிகரமான திட்டம்தான். அதை நம் மக்களை பாதிக்காத அளவில் கொண்டுவந்தால் அந்தத் திட்டம் தல்ல திட்டமாக இருக்கும். அப்படி இல்லாமல் செய்தால் அதிலே அடிக்கடி ஓட்டைகள் விழுந்து கொண்டே இருக்கும். லான்ட் சீலிங் ஆக்ட்டுக்கு இன்றைக்குக் கூட ஒரு அமெண்ட்மென்ட் வருகிறது. இத்தோடு அது நின்று விடப்போவது இல்லை. இப்படி அடிக்கடி வந்து கொண்டே இருக்கும். நம்முடைய இந்த அவசரச் சட்டத்தால் பாதிக்கப்படுபவர்கள் யாராவது இருக்கிறார்கள் என்றால் அதிலே முக்கியமானவர்கள் இந்த எக்ச்-சர்வீஸ்மென்கள் தான். ஆகவே, இந்த 'எக்ச்-சர்வீஸ்மென் கோவாப்ரேடிங் சொஸைடி'க்கு நாம் தனிக் கவனம் செலுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஐம்பது பஸ்களுக்கு மேல் வைத்திருக்கும் பஸ் கம்பெனிகளை தேசிய மயமாக்கப் போகிறோம் என்று சொல்லி இருக்கிறோம். அது இந்த மசோதாவிலே வரவில்லை. ஆனால் அதைச் சொல்லியிருக்கிறோம். நாம் 50 பஸ்களுக்கு மேல் உள்ளவர்களிடமிருந்து எடுக்கப் போகிறோம் என்று சொல்லும்போது, அதிலே அனுபவசாலிகள் நிறையபேர் இருக்கிறார்கள். ஒரு இடத்தில் அதிக வண்டிகள் தேங்கக் கூடாது என்று சொல்லும்போது, அவர்களுக்கும் இந்த 10 பஸ் வைத்துக்கொள்ளும் உரிமை வழங்க வேண்டும். அது நியாயமானது. 10 பஸ் வைத்துக் கொள்ளலாம் என்று சொல்லியிருக்கிறீர்கள். நிலத்திற்கு 15 ஏக்கர் என்று உச்சவரம்பு வைத்து இருக்கிறீர்கள். பஸ் ஆபரேட்டர்கள் எங்களுக்கு 10 பஸ் என்று வைத்து விட்டார்களே என்று குறைப்பட்டுக் கொண்டு இருக்கிறார்கள். சிறந்த ஓர்க் ஷாப் வைத்து இருந்தால் தான் எபிஷியண்ட் சர்வீஸ் நடத்த முடியும். இதை ஆற அமர யோசித்துப் பார்க்க வேண்டும். இப்படி நல்ல ஓர்க்ஷாப் வைத்து, எபிஷியண்ட் சர்வீஸ் நடத்த வேண்டுமென்று சொன்னால், அவர்கள் சிறப்பாக சர்வீஸ் நடத்த வேண்டுமென்று சொன்னால்,

1971 ஜூலை 13]

[திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி]

இந்த 10 பஸ் 'ஆப்டிமம் லெவல் ஆப்ரேஷன்' என்ற முறையில் அண்டர்-டேக்கிங் நடத்துவதற்கு முடியுமா என்பதை ஆராய்ந்து பார்த்துச் செய்ய வேண்டுமென்று நான் சொல்லிக்கொள்ள கடமைப் பட்டு இருக்கிறேன்.

இந்த பஸ் உரிமம் வழங்குவதிலே ஆ.டி.ஏ.க்கு அதிகாரம் கொடுத்து இருக்கிறோம். ஆர்.டி.ஏ.வுக்கு கலெக்டர் தான் அதிகாரி. கலெக்டர் அதிகாரியாக இருப்பதால் சிறப்பான முறையில் நியாயமான முறையில் பரமிட்டுகள் வழங்கப் படுகிறதா என்று மக்களுக்குச் சந்தேகம் ஏற்படுகிறது. அந்தச் சந்தேகத்தை களைத்து விடவேண்டுமென்று சொன்னால், ஆர்.டி.ஏ.வை டிஸ்டிக்ட் ஜட்ஜ், சப்-ஜட்ஜ் என்று போட்டு விடுங்கள். நீதிபதி என்று சொன்னால் அவர் சரியானபடி டாகுமென்ட் இருக்கிறதா என்பதை எல்லாம் மிகத் தெளிவாகவும் நிதானமாகவும் பார்ப்பார். கலெக்டர் அப்படிப் பார்க்க முடியாது. அவருக்கு அத்தகைய பொறுமை இருப்பது கஷ்டம் தான். நீதிபதியை ஆர்.டி.ஏ.வாகப் போட்டு விட்டால் நாம் கேட்பது என்ன என்பதை யோசித்துப் பார்த்து முடிவு சொல்வார்.

"There will be a judicial disposal of the entire matter". Quasi-Judicial- என்று இருப்பதாலே அரசாங்கத்திற்கு அங்கே ஒரு செல்வாக்கு இருக்குமோ என்ற சந்தேகம் இல்லாமல் இருக்கும். ஆகவே, நீதித்துறைக்கு விட்டு விடுவது மிகமிகச் சிறந்தது என்று சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

அதோடு, ஆர்.டி.ஏ. கலெக்டராக இல்லாமல், நீதித்துறையைச் சார்ந்தவராக இருந்தால், சரியான முறையில் ஆற அமர வரும் 10-15 அப்ளிகேஷன் களையும் கவனித்து நல்ல முடிவு எடுக்க முடியும். இதை ஆராய்ந்து பார்க்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். எஸ்.டி.ஏ.டி.க்கு இப்போது டிஸ்டிக்ட் ஜட்ஜ் போட்டு இருக்கிறார்கள். இந்தப் புதிய மாற்றம் எதற்காகக் கொண்டு வந்து இருக்கிறார்கள் என்று புரியவில்லை. இது வரையில் எஸ்.டி.ஏ.டி.-க்கு மேலே ரிட் பெடிஷன், ரிட் அப்ரீல், அதற்கும் மேலே கப்ரீம் கோர்ட் என்று இருந்தது. இப்போது ஹைக்கோர்ட்டுக்கு ரிவிஷனுக்கு அனுப்புகிறார்கள். ஒரு வேளை பஸ் ஆபேரடர்கள் ரிட் அப்ரீல்வகுப் போகக் கூடாது என்பதற்காக இப்படிச் செய்தார்களோ எனக்குப் புரியவில்லை. இந்தப் புதிதான முறை அவசியம்தானா என்பதைச் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். எதற்காக இடையிலே ஒரு நிலை குறைய வேண்டுமென்று எனக்குப் புரியவில்லை. நமக்கு இருக்கும் அனுபவமான முறை நல்ல முறையில் இருக்கும்போது எதற்காக இந்த மாற்றம் என்று தெரியவில்லை. இதை மாற்றுவதற்கு பரிசீலனை செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இனியும் என்பதற்காக நேற்று ஒரு காரரமான விவாதம் நடந்தது. இந்த 48-ஏ விதியிலே

"48-A. Benami applications for stage carriage permits to be rejected—Notwithstanding anything contained in this Act, a Regional Transport Authority shall refuse to grant or renew a stage carriage permit if it appears to such authority, after making such enquiry as it deems fit, that the application for such permit is benami.

[திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி]

[1971 ஜூலை 13]

இது முன்னாலேயே மோட்டார் வெஹிகிள்ஸ் சட்டத்தின் 155-ஏ செக்ஷனிலே இருக்கிறது. யாருக்கும் பிளமி கொடுக்க முடியாது. என்னதான் சட்டத்தில் இருந்தாலும், யார் பணம் கொடுத்தார்கள், யார் சொந்தம் கொண்டாடுகிறார்கள் என்று பார்த்துச் சொல்ல முடியாது. இது முன்னால் உள்ள சட்டத்திலேயே இருக்கிறது. இருந்தாலும் அதை நிரூபிக்க முடியாது. நாங்கள் வக்கீல்கள் எப்படியும் எது யாருக்கு சொந்தம் என்பதை சொல்லிவிட முடியும்.

The wife is not a benami for the husband மனைவி புருஷனுக்கு பிளமி இல்லை. மனைவி சொந்த சொத்தில் பஸ் ஒட்டுகிறார்கள் என்று சொன்னால் அது பிளமி இல்லை. அப்படி ஒரு தீர்ப்பு இருக்கிறது. பிளமி என்று நாம் போட்டு இருப்பது நில உச்சவரம்புச் சட்டத்தை மனதில் வைத்துக் கொண்டு செய்து இருக்கிறோம். பஸ்ஸில் இப்படி வைத்துக் கொள்ளக் கூடாது. இப்போது இருக்கும் 155-ஏ விதிகளின் படியே பிளமி அனுமதிக்க முடியாது. மீண்டும் இதைச் செம்மையாகச் செய்யவேண்டுமென்பதற்காகத்தான் இதைச் சொல்கிறேன். எத்தனை நாம் சொன்னாலும் சட்டம் சட்டம்தான். பிளமி என்றால் ஒருவர் பணத்தைப் போட்டு விட்டு, மற்றவர் பெயரில் நடத்துவது. இதில் பணம் போட்டவர் யார், நடத்துபவர் யார் என்று கண்டுபிடிக்க முடியாது.

To pierce the veil of incorporation.

ஒருவலையைக் கிழித்து உள்ளே இருப்பவர் யார் என்று பார்க்க முடியாது. திரையைக் கிழித்து உள்ளே இருப்பவர்கள் யார் என்று பார்த்தாலும் அதற்குள் மறைந்து இருப்பவர்கள் யார் என்று பார்க்க முடியாது. இந்த 48-ஏ செக்ஷன் போட்டு இருப்பது அவசியம் இல்லாத செக்ஷன் என்று சொல்லிக் கொள்கிறேன். மோட்டார் வெஹிகிள்ஸ் ஆக்டிலேயே இந்த பிளமிகளைக் கட்டுப் படுத்த வசதி இருப்பதால் இது தேவை இல்லை என்று சொல்லிக் கொள்ளக் கூடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இப்போது இரண்டு சலுகைகளை பஸ் ஆபரேட்டர்களுக்குக் கொடுத்து இருக்கிறார்கள். அதாவது, ஒன்று அவர்களே பர்மிட்டுகளை 'சான்டர்' செய்யலாம், அல்லது பர்மிட் காலம் முடிந்த பிறகு புதுப்பிக்காமல் விட்டு விடலாம். இந்த பர்மிட்டுகளை சான்டர் செய்து 18—6—1971-ம் தேதியிலிருந்து ஒரு மாதத்திற்குள் செய்துவிட வேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அந்தக் காலம் 18—7—1971 அன்றோடு முடிந்த விடுகிறது. நாம் சட்டத்தையே இப்போது தான் செய்து கொண்டு இருக்கிறோம். இதற்குமேல் விதிமுறைகள் வகுக்கப்பட்டு, நாம் எவ்வளவு உச்சவரம்பு வைக்கப்போகிறோம், 50 பஸ் வைத்து இருக்கிறவர்களுக்கும் 10 பஸ் கொடுப்பதா, இது எல்லாம் அரசாங்கம் முடிவு செய்ய வேண்டும். ஆகவே, இந்த ஒரு மாத கெடு போதாது. ஆகவே, அந்த பஸ் களுக்காக கொடுக்கப்பட்ட பர்மிட்களின் காலம் முடிந்த பிறகு புதுப்பிக்காமல் விட்டுவிடுவது நல்லது என்று கருதுகிறேன். அதற்குப் பிறகு வேறு யாருக்காவது ஈடுக்களைக் கொடுக்கலாம்.

அதற்குப் பிறகு 75 மைல்களுக்கு மேல் இருக்கும் தடங்களை தேசியமயமாக்குவது என்று இப்போது அரசாங்கம் வைத்து இருக்கிறது. இப்போது கொண்டு வரப்பட்டிருக்கும் சட்டத்தின் காரணமாக அந்த உச்சவரம்பு தேவை

1971 ஜூன் 13]

[திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி]

பில்லை என்று கருதுகிறேன். இப்போது தனி நபர் கையில் 10 பஸ்களுக்கு மேல் இருக்கக் கூடாது என்று கொண்டுவந்து இருப்பதால், 75 மைல்களுக்கு மேல் உள்ள தடங்களை அரசாங்கம் தேசிய மயம் செய்ய வேண்டுமா என்பதை மீண்டும் சிந்தித்துப் பார்ப்பது நல்லது என்று கருதுகிறேன். காரணம், இன்னும் பல சிறு பஸ் உடமைக்காரர்கள் ஏற்படுத்தப் பட்டால், அதனால் அந்தத் துறை செம்மையாக நடத்தப் பெறும். வரியும் சர்க்காருக்குவரும். அது மக்களுக்கும் நல்லதா அமையும். அதே போன்று 50 பஸ்ஸுக்கு மேல் வைத்திருப்பவர்களுக்கு காம்பென்சேஷன் கொடுத்து, பஸ்களையும் எடுக்கப் போகிறார்கள்.

அதே நேரத்தில், 49 பஸ் வைத்திருப்பவன் கதி என்ன? 10-க்கு மேல் இருக்கும் 39 பஸ்களை அவன் என்ன செய்வது, முதலாளிகள் என்றால், அவர்கள் என்ன பெரும் பணக்காரர்கள்? இல்லை. காரணம், அவர்கள் மார்வாரிகளிடம் கடன் வாங்கியிருப்பதால், அவர்களைக் கழுத்தை நெறிக்கும் இடைஞ்சல்தான் ஏற்படப் போகிறது. அவர்கள் கதி என்ன? அவர்களுக்கு ஏதாவது நிவாரணம் கொடுக்க வேண்டாமா? திடீர் என்று 10 பஸ் என்றால், பாக்கியிருக்கும் 39 பஸ்களை அவர்கள் என்ன செய்வார்கள்? எங்கே கொண்டு விற்பார்கள்? காயலான் கடையில் போடுவதா? அவர்களுக்கும் நீங்கள் உதவி நிதி கொடுக்க வேண்டும். லைபரேனஸ் கார்ப்பொரேஷனிலிருந்து உதவி யளிக்க வேண்டும். பெரும் வட்டிக்கு வாங்கியிருப்பவர்களை திடீர்மென்று நடுத்தெருவில் விடுவதா? பார்த்தால் என்னவோ சமாதானமாக பெரிய துறை என்று நினைக்கிறோம். அதில் என்ன என்ன சிக்கல்கள் இருக்கின்றன என்பதை நான் புரிந்து கொண்டிருக்கிற காரணத்தால், சொல்லுகிறேன். அவர்களால் திடீர்மென்று மீதியிருக்கும் பஸ்களை விற்க முடியாது. நீங்களும் எடுக்கப் போவ தில்லை. 50 பஸ்ஸுக்குமேல் இருப்பவர்களிடம்தான் எடுக்கப் போகிறீர்கள். அவன் பாடு என்ன ஆவது? இது எப்படி இருக்கிறது என்றால், நீங்கள் பெரும் பணக்காரர்களுக்கு உதவி கொடுக்கிறீர்கள். சிறு முதலாளிகளை விட்டு விடுகிறீர்கள்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: பெரிய முதலாளிகளுடைய பஸ்களை யெல்லாம் எடுக்கப் போகிறோம். பத்து பஸ்கள் உள்ளவர்கள் பெரிய முதலாளிகள் அல்ல. என்ன உதவி செய்ய வேண்டும் என்று தாங்கள் சொல்லு கிறீர்கள்?

திருமதி. த. ந. அனந்தநாயகி: நான் சொல்லுகிற உதவி, நீங்கள் செய்கி றது சரியில்லை, 10-க்குமேல் இருக்கும் 39 பஸ்கள் என்றால் அவர் தினாலவாரே, அவருக்கும் உதவி செய்ய வேண்டும் என்பதுதான். அவர் தன்னிடம் உள்ள 29, 39, பஸ்கை வைத்துக் கொண்டு என்னடா செய்கிறது என்று தலிப்பார். அவர்களுடையதை யார் வாங்குவார்கள்? அவர்கள் தாங்க மாட்டார்கள் பெரிய முதலாளிகள் என்றால் தாங்குவார்கள். அதை யோசித்துப் பார்க்க வேண்டும்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: பஸ் முதலாளிகளுக்காகப் பேசப் வர்கள், தொழிலாளிகளுக்காகவும் வாதாடுவார்களா என்று அறிய விரும்பு கிறேன்.

[1971 ஜூலை 13]

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: எங்களுக்கு பஸ் முதலாளியும் இந்த நாட்டின் குடிமகன் தான், தொழிலாளியும் குடிமகன் தான். இருவருக்கும் எந்த வித்தியாசமும் கிடையாது. ஆகவே, அதில் சங்கடப்பட வேண்டாம். பஸ் முதலாளி என்றால் என்ன டாடாவா, பிரிளாவா?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: தலைவர் அவர்களே, 50 பஸ்ஸுக்கு மேல் வைத்திருக்கும் நிறுவனங்களை அரசு உடமை யாக்கும்போது, தொழிலாளர்களுடைய நலனுக்காகத்தான் செய்யப் படுகிறது. டாடா, பிரிளாவைப் பார்த்து அல்ல. தொழிலாளிகள் பாதிக்கப் படக் கூடாது என்றுதான் திட்டம் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறது.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: அதைத்தான் நானும் சொல்லுகிறேன். 50 பஸ் வைத்திருப்பவரின் தொழிலாளியைப் பற்றிச் சொன்னால், 30 பஸ் வைத்திருப்பவரிடம் இருக்கும் தொழிலாளி கணக்கில்லையா? பிரச்சினையைச் சரியாகப் புரிந்து கொண்டால், சரியாக இருக்கும். பஸ்கள் வைத்திருப்பவர்களில், 10, 20 பஸ்கள் வைத்திருப்பவர்களிடமும் தொழிலாளர்கள் இருக்கிறார்கள். எக்ஸ்சர்வீஸ்மென் கூட்டுறவு சொசைடி இருக்கிறது. அவர்கள் தொழிலாளிகள் இல்லையா?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: ஆகவே என்ன செய்யலாம் என்று யோசனை சொல்லுகிறீர்கள்?

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: அதற்காகத்தான் என்ன சொல்லுகிறேன் என்றால், தேசியம் ஆக்கும் போது, ஒரு கிளாசுக்குப் பரிகாரம் தந்து விட்டு, இன்னொரு கிளாசுக்குப் பரிகாரம் இல்லாவிட்டால் அது சரியாகாது. இன்றைக்கு எக்ஸ்சர்வீஸ்மென் கூட்டுறவு சொசைடி இருக்கிறது. அதற்கு எக்ஸம்ஷன் கொடுக்கலாம். மனிதாபிமானத்தோடு செய்ய வேண்டிய காரியம். மறு வாழ்வு கொடுக்க வேண்டிய காரியம். இந்தப் பிரச்சினையை முதலாளி-தொழிலாளி என்ற போர்வையில் போடக் கூடாது. உள்ளே உள்ள பிரச்சினையை அலசி முடிவு செய்ய வேண்டும். 15, 20 பஸ்களை வைத்திருந்தாலும், அவரிடமுள்ள தொழிலாளிகளும் பாதிக்கப் படுவார்கள். பெரிய முதலாளி என்றால் ஒன்றுமில்லை பென்றாலும் வீட்டிலே உட்கார்ந்து கொண்டு விடலாம். ஆனால், 15 தொழிலாளிகள் உள்ள பஸ் முதலாளி என்ன செய்வார்? இப்படி யெல்லாம் பிரச்சினையைப் பார்க்கும்போது, அவசரச் சட்டம் போடும்போது, சிறப்பான பஸ் தொழில் நடக்க உதவியாகச் செய்ய வேண்டும். நாட்டிலேயே தமிழ் நாட்டில் சிறப்பான பஸ் தொழில் நடக்கிறது என்பது எல்லோருக்கும் தெரிந்தது.

"efficient operation is in our state" ஆகையினால், தனி முதலாளியாக இருந்தாலும், வரி போட்டு வாங்குங்கள், சமதர்ம உணர்ச்சியினால். ஆனால் அவர்கள் சாகாமல் இருக்க வேண்டும். அவர்களிடமும் உள்ள தொழிலாளிகள் பயன் பெறும் வகையில் செய்ய வேண்டும். ஆத்திரப்பட்டு செய்துவிட்டு, சிக்கல்களை உண்டாக்காமல் இருக்க வேண்டும். முதலாளிக்காகப் பேசுவதாகவோ, தொழிலாளிக்காகப் பேசவில்லைபென்றே நினைக்க வேண்டாம். பஸ்களில் உள்ள கஷ்டங்களை அனுபவ பூர்வமாகத் தெரிந்துக் கொண்டிருக்கிற காரணத்தால். வக்கீல் தொழிலில் அவர்களுடைய

1971 ஜூன் 13]

கட்டநஷ்டங்கள் புரிந்திருக்கிற காரணத்தால் இதை எடுத்துச் சொன்னேன். அதில் முடிவு எடுக்க வேண்டிய பொறுப்பு அரசாங்கத்திடம் இருக்கிறது. இந்த வாய்ப்பு அளித்தமைக்கு நன்றி தெரிவித்து முடிக்கிறேன்.

திரு. திருப்பூர் ஏ. எம். மொய்தீன்: இந்த உச்ச வரம்பு முறையை அம்மையார் ஒரு வகையில் ஏற்கிறார்கள், இன்னொரு வகையில் மறுக்கிறார்கள்..

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நீங்கள் பேசுகிறீர்களா? விளக்கம் பிறகு கேட்கலாம்.

திரு. திருப்பூர் ஏ. எம். மொய்தீன்: நான் விளக்கம்தான் கேட்கிறேன், ஒரு முறை பேசும்போது, ஒத்துவரவில்லை என்கிறார்கள். மற்றொரு முறை சரி என்கிறார்கள். 10 பஸ் வைத்திருப்பவர்களிடமும் தொழிலாளர்கள், முதலாளி உண்டு. 50 பஸ் வைத்திருப்பவர்களிடமும், தொழிலாளர்கள், முதலாளிகள் உண்டு. அரசாங்கத்தினுடைய திட்டம் வைத்திருக்கும் பஸ்களுக்கு வரம்பு கட்டி அவர்களுக்கு உரிமை கொடுக்கப்படும் என்பதுதான். அதிகமாக வைத்திருப்பவர்களிடமிருந்து பிரித்து இந்த அளவுக்குத்தான் வைத்துக் கொள்ளவேண்டும் என்று செய்கிறார்கள். அவர்கள் வக்கீல் பாஷையில் பேசுவது சாதாரண அரசியல் அனுபவம் உள்ள எனக்கு விளங்கவில்லை. . .

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: 'வக்கீல்கள்' என்று குறிப்பிட்டிச் சொல்லக் கூடாது. சட்ட மன்றத்திலே ஒரு தொழிலைப் பற்றி, 'டாக்டர்', 'வக்கீல்' என்று சொல்லக் கூடாது. (சுறுக்கீடு) அம்மையார் சொல்லலாம், அவர்களே வக்கீல், தன் அனுபவத்தைச் சொல்லும்போது சொல்லலாம். ஆனால் மற்றவர்கள் சொன்னால், அது நோக்கம் கற்பிக்கும் முறையில் அமைகிறது. வக்கீல் குலத்தைப் பாதிக்கும். அதைத் தவிர்ப்பது நல்லது.

திரு. திருப்பூர் ஏ. எம். மொய்தீன்: நான் கேட்டது. . .

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: விளக்கத்தை மட்டும் கேளுங்கள். அம்மையாரிடம் தங்களுக்கு என்ன விளக்கம் வேண்டும் என்று கேளுங்கள்.

திரு. திருப்பூர் ஏ. எம். மொய்தீன்: நான் கேட்கிறேன், எந்த வகையில் இது பாதிக்கிறது என்பதை விளக்க வேண்டும். எந்த அடிப்படையில் அவர்கள் சிறு முதலாளிகளைப் பாதிக்கிறது என்கிறார்கள்? 50 பஸ்கள் வைத்திருப்பவர்களுடைய தொழிலாளிகளை எப்படிப் பாதிக்கிறது, 10 பஸ் வைத்திருப்பவருடைய தொழிலாளிகளை எப்படிப் பாதிக்கிறது என்பதை அவர்கள் விளக்க வேண்டும்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: சபாநாயகர் அவர்களே, இப்பொழுது உச்ச வரம்பு பத்து பஸ்கள். 19, 20 என்று வைத்திருந்தால், 10-க்குத்தான் பர்மிட் கொடுப்பார்கள். ஆகையினால் பத்துக்கு மேற்பட்டதை விற்றே ஆகவேண்டும். அவரிடம் ஏற்கனவே வேலை செய்த தொழிலாளிகள் விலக்கப் படவேண்டும், நோட்டீஸ் கொடுக்க வேண்டும். பாக்கியை வேறொருவருக்குக் கொடுக்கும் போது, அவர் தனக்கு இஷ்டமான தொழிலாளிகளை வைத்துக் கொள்வார்கள். ஆனால் 50 பஸ்கு மேல் வைத்திருப்பவர்களிடமிருந்து எடுத்து தேசியம் செய்யும்போது, அப்படியே பஸ்கள் ஒர்ஷாப் எல்லாவற்றையும் எடுக்கிறோம். . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அடுத்து, திரு. சுரேந்தரன்.

■ திரு. எம். சுரேந்தரன் : தலைவர் அவர்களே, இந்த பங்களை தேசியம் ஆக்குவதில், ஏற்கனவே என்னுடைய கருத்தைச் சொல்லியிருக்கிறேன். எல்லாவற்றையும் எல்லாத் துறைகளையும் தேசியமாக்க வேண்டும் என்று கூறி இருக்கிறேன். மதிப்பிற்குரிய அம்மையார் திருமதி அனந்தநாயகி அவர்கள், என்னுடைய கருத்தை ஏற்றுக் கொண்டது போல் பேசியிருப்பதைக் கண்டு நான் அவர்களைப் பாராட்டுகிறேன்.

இப்பொழுது பங்களை எடுப்பதன் மூலம் ஏற்படுகின்ற ஒரு பெரிய சிக்கல், அதிலே பணி செய்யும் தொழிலாளிகளுக்கு என்ன நிலை ஏற்படும் என்பது. அந்தத் தொழிலாளிகளுக்கு உரிமைகளும், சம்பளமும் அப்படியே கொடுக்கப் படுமா? அரசாங்கம் எடுக்கும்போது, அரசாங்கத்தில் இருக்கும் விதி முறை களுக்கு ஏற்றபடி இல்லாவிட்டால், அவர்களுடைய நிலை என்னவாகும்? இது போன்ற பிரச்சினைகள் எல்லாம் அமைச்சராமர்களால் விளக்கப்படும் என்று கருதுகிறேன். அதோடு பங்களை அரசாங்கம் எடுத்துக்கொள்கிறபோது, அப்படி எடுத்துக்கொள்கிற நோக்கம், அதனால் பலனை ஓட்டுகிறவர் களுக்கும், அதிலே செல்கிறவர்களுக்கும் நல்லவிதமாக பயனுள்ள வகையில் உள்ளதாக இருக்க வேண்டும் என்று தான் நான் கருதுகிறேன். அப்படி யானால், இந்தக் கூட்டுறவுத் துறையிலே....

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, இந்தச் சட்டம், அரசு பங்களை நாட்டுடைமையாக்குகின்ற சட்டமல்ல. இது உச்சவரம்புச் சட்டம். இதிலே தொழிலாளர்களைப் பற்றியும், தொழிலாளர் சம்பள விதிதங் களைப் பற்றியும், சர்வீஸ் கண்டிஷன் பற்றியும் குறிப்பிட்டார்கள். ஆகவே தான் இந்த விளக்கத்தைத் தருகிறேன்.

திரு. எம். சுரேந்தரன் : உச்சவரம்பைத் தொடர்ந்து சில காரியங்கள் செய்யப் படவிருக்கின்றன என்ற காரணத்தால், அப்படிச் சொல்ல வேண்டிய அவசியம் ஏற்பட்டது. உச்சவரம்பு என்று சொல்லும்போது அது ஒரு சேவா உணர்ச்சியுடன் தான் செய்யப் படுகிறது என்று கருதுகிறேன். பெரும் மூலதனம், பெரும் செல்வம் ஒரே இடத்தில் தங்காமல் அதைத் தடுத்து எல்லோரிடமும் பாவலாகச் செய்ய வேண்டுமென்ற நோக்கத்துடன் தான் இந்தச் சட்டம் செய்யப் பட்டிருக்கிறது. அப்படிப்பட்ட சேவாவுணர்ச்சி என்று சொல்லும்போது, இப்போது புது முறையாக கூட்டாகச் சேர்ந்து சம்பளவிகளை நடத்துகிறார்கள். எக்ஸ்சர்வீஸ் மென் கூட்டுறவுச் சொசைட் டிகள் இருக்கின்றன. அப்படிப்பட்ட நிறுவனங்களுடைய பங்களுக்குக் கெல்லாம் கூட உச்சவரம்பு என்று சொன்னால் அது சரியல்ல. யோசித்துச் செய்ய வேண்டியிருக்கிறது.

எனக்கு ஒரு தகவல் கோவையிலிருந்து வந்திருக்கிறது. அங்கே உள்ள கூட்டுறவுச் சொசைட்டி நல்ல முறையில் லாபகரமாக, பிரயானிகளுக்கு நல்ல முறையில் வசதிகளைத் தந்து காரியங்களைச் செய்கிறார்கள் என்று அந்த அறிக்கையிலே கூறப்பட்டிருக்கிறது. ஏற்கனவே 75 மைல்களுக்கு மேல் உள்ள பங்களை எடுத்துக் கொள்வது என்று வந்தபோது அந்த நோத்திலேயே இன்றைய மாண்புமிகு முதலமைச்சரிடம் நான் வாதாடி இருக்கிறேன். உறைந்த முதலமைச்சர் அண்ணாவிடமும் இது சம்பந்தமாக வாதாடியிருக்

1971 ஜூலை 13]

[திரு. எம். சுரேந்திரன்]

இன்றைன். அத்தகைய கட்டுறவுத் தடங்களை எடுக்கக் கூடாது என்று கூறி விருக்கின்றேன். ஆனால் என்னுடைய கருத்து ஏற்றுக்கொள்ளப்படவில்லை. இன்றைக்கும், இந்த நிலைமையில் கூட சீராக, நல்ல முறையில் ஒழுங்காக நடைபெறுகின்ற கட்டுறவுச் சொசைடிகளுக்கு உச்சவரம்பு கொண்டுவராமல் விட்டு விடுவது நல்லது என்று இந்த நேரத்திலேயும் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

நோக்கம் நல்ல நோக்கம். அது நிறைவேற்றப்பட வேண்டும். ஒருவரிடம் உள்ளதைப் பிரித்து, அதிலே உள்ளவர்களுக்கு கட்டடங்கள் உண்டாக்குவது என்று குறிப்பிட்டார்கள். அது சரியானதல்ல என்று கூற விரும்புகிறேன். உச்ச வரம்பு செய்கிற போது, மிச்சம் வருகின்ற தொழிலாளர்கள், பஸ்கள் இவர்களுக்காக கட்டுறவுத் துறையிலே செயல்படுகின்ற பழக்கத்தைத் தந்தால் கட்டுறவு முறையை விரிவு படுத்துவதற்கும் மக்களே பொறுப்பு எடுத்துக் கொண்டு கட்டுறவு முறையில் செயலாற்ற முன்வருவதற்கு உதவிகரமாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன்.

பத்து பஸ்ஸுக்கு மேலே உள்ள பஸ்களை யெல்லாம் எடுத்து யாரோ ஒரு சிலரிடம் கொடுப்பதன் மூலம் என்ன எதிர்பார்க்கிறோமோ, அதற்குப் பதிலாக வேறு நிலைமை உருவாக்கக் கூடாது. அதற்குப் பதிலாக, கட்டுறவுத் துறையில் பஸ்களை நடத்த உதக்கம் கொடுப்போமேயானால், காரியங்களை நல்ல முறையில் நிறைவேற்றவும் இந்த மாநிலத்தில் கட்டுறவு என்ற பக்குவத்தை உண்டாக்கவும் அத்தோடு மற்ற மாநிலங்களுக்கெல்லாம் கூட நமது மாநிலம் ஒரு வழி காட்டியாக அமைந்துவிடும் என்று கூறி, இந்த மசோதாவை வரவேற்று அமர்கின்றேன்.

■ திரு. துரைமுருகன் : தலைவரவர்களே, இந்த மசோதாவை வரவேற்று சில வார்த்தைகளைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

தி.மு.க. அரசு சமதர்ம சமுதாயத்தை அமைக்க வேண்டுமென்ற நோக்கத் தோடு நல்ல காரியங்களைச் செய்கிறார்கள். 75 பஸ்களுக்கு மேலேயுள்ள தனியார் பஸ்களுக்கெல்லாம் உச்சவரம்பு, நிலங்களுக்கெல்லாம் உச்சவரம்பு என்ற நிலையில் நமது தி.மு.க. அரசு செயல்படுகின்ற நேரத்தில் பல தடைகள் பல பள்ளங்கள் குறுக்கிடுகின்றன. இன்னும் வெளிப்படையாகச் சொல்லப் போனால், சொல்லித் திரவேண்டுமானால், பணம் வருகின்ற துறைகளிலே பணத்தைப் போட்டு மிகுதியான செலவீனத்தைத் திரட்டுகின்ற வாய்ப்பிருக்கின்ற காரணத்தால், ஒரு பக்கத்தில் செல்வம் குவிந்துகொண்டே போவதற்கு வாய்ப்பு இருக்கிறது. அப்படிப்பட்ட வாய்ப்பினைத் தடுக்க வேண்டும் என்ற காரணத்திற்காக இப்படிப்பட்ட திட்டத்தைச் சர்க்கார் கொண்டுவந்திருப்பது வரவேற்கத் தக்கதாகும்.

அதுமட்டுமல்ல. இதிலே உள்ள பல்வேறு ஓட்டை உடைச்சல்களை யெல்லாம் அடைத்து சிறந்த சட்டமாக உருவாக்கியிருக்கிறார்கள். நமது அம்மையார் அவர்கள் கூடச் சொன்னார்கள். ஆர்.டி.ஏ. க்கவின் அதிகாரிகளாக மாவட்டக் கலெக்டர்கள் இருக்கிறார்கள். அந்தக் கலெக்டர்களெல்லாம் சர்க்காரின் பிரதிநிதியாக மாவட்டங்களில் வேலை செய்கிறார்கள். எனவே, இங்கேயுள்ள மந்திரிமார்கள் யாருக்கு, சிபாரிசு செய்கிறார்களோ, அவர்களுக்கு பங்குட் கொடுக்கக்கூடிய நிலைக்குப் போய்விடுமோ என்று ஐயப்பாட்டினை

[1971 ஜூலை 13]

அம்மையார் அவர்கள் தெரிவித்தார்கள். தனியாக நீதிபதிகளை அதற்காகப் போட வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். நான் கூட வாதத்திற்காக அதை ஒப்புக்கொள்கிறேன், வரவேற்கிறேன். நல்ல யோசனை. ஆனால், இந்த ஆலோசனையை உங்கள் ஆட்சி இங்கே இருந்த காலத்தில் அப்போது எடுத்துச் சொல்லியிருந்தால் பாராட்டியிருக்கலாம். காங்கிரஸ்காரர்கள் காலத்திலேயே கலெக்டர்கள் தான் ஆர்.டி.ஏ. அப்போது உங்களுக்கு வசதியாக இருந்தது உங்களுக்கு வேண்டிய ரூட்டுகளைப் பெறுவதற்கு. ஆர்.டி.ஏ. முறை கொண்டு வந்தது தி.மு.க. அல்ல; கலெக்டர்களை ஆர்.டி.ஏ. க்களாக ஆக்கியது காங்கிரஸ் அரசு. தி.மு.க. அரசு அல்ல. இந்த முறையை நாங்கள் உண்டாக்கியிருந்தால், நாங்கள் குற்றவாளியாக கருதப்படுவோம். அன்று இருந்தது தான் இன்றும் தொடர்ந்து வருகிறது.

அதேபோன்று இந்த மசோதாவில் இன்னொன்றையும் வைத்திருக்கிறார்கள். பஸ்முதலாளிகள் கொடுமைப்படுத்தப்படுகிறார்கள். சித்தாவதைக்கு உள்ளாகிறார்கள் என்றெல்லாம் சொன்னார்கள். அது தவறு, 20, 30 ரூட்டுகள் வைத்துக் கொண்டிருப்பவர்கள் எந்தெந்த ரூட்டுகளில் நல்ல லாபம் வருகிறதோ, அதிலே ஒரு பத்தினை எடுத்துக்கொண்டு, அவர்கள் எடுத்துக்கொண்டதுபோக உதவாக்கரையான, லாபம் வராத, டயருக்கும் பெட்ரோலுக்கும் கூட போதவில்லை என்று கூறக்கூடிய ரூட்டுகளை மாத்திரம் சர்க்காருக்கு கான்டர் செய்துவிடலாம் என்ற சலுகை கொடுத்திருக்கிறோம். அதற்குக் காரணம் என்னவென்றால், இந்த நாட்டில் பொதுத் துறையும் தனியார் துறையும் ஒன்றோடு ஒன்று இணைந்து வளர வேண்டும் என்ற கருதுகிறவர்கள் நாங்கள். தனியார் மீது காம்படிஷன்களை ஏற்படுத்த வேண்டும். அப்போது தான் செம்மையாக நடக்கும். 'மோனூலி' கூடாது என்று கட்டிக்காட்டியிருக்கிறார்கள். அதற்காக 63-வது விதி தந்திருக்கிறார்கள். பிளாமி பற்றி இந்த மாமன்றத்தில் பேசப்பட்டது. அதற்கு 150-ஏ, விதி இருக்கிறது. இதனால், மறைந்து கொண்டிருப்பவர்கள், ஒளிந்து கொண்டிருப்பவர்களைக் கூட அமைச்சர் அவர்கள் இந்த பிளாமி பற்றி திருத்தத்தைப் போட்டு வெளிக்கொணர்ந்திருக்கிறார்கள். தப்பித்துக்கொள்ள முடியாது. ஆகவே, அதையும் வரவேற்கிறேன்.

அடுத்து, இத்துரையில் நியாயம் வழங்கப்படுவதற்கு, ஆர்.டி. ஏ., எஸ்.டி.ஏ.டி. இருக்கிறது. அதற்குப் பிறகு ரிட். அதற்குப் பிறகு அப்பீல் ரிட். சுப்ரீம் கோர்ட், ஹைகோர்ட்டைப் பொறுத்தவரையில் அதிகமான வழக்குகள் எதிலிருந்து வருகின்றன என்று சொன்னால் அது பஸ் துறை தான். சுப்ரீம் கோர்ட்டிலே கேட்டால், சென்னைலிருந்து எந்தவிதமான கேஸ்கள் அதிகமாக வருகின்றன என்றால், அது பஸ் ரூட் கேஸ்கள் தான். அப்படிப்பட்ட நிலைமையை மாற்றி ஹைகோர்ட்டுக்கு அதிகமான அதிகாரங்கள் வழங்கப்பட்டிருக்கின்றன. இனிமேல் அதிகமான கேஸ்கள் தேங்காது. எல்லா அம்சங்களையும் ஹைகோர்ட்டே கன்சிடர் செய்யும். நீங்கள் கோர்ட்டிலே வாதாடும்போது ஆர்.டி.ஏ. உர்ரென்று இருந்தார், முகம் கொடுத்துப் பேசவில்லை என்றெல்லாம் கூட ரிட் போடுகிறீர்கள். வாதாடுகிறீர்கள். அந்த நிலையிலிருந்து இப்போது மாற்றம் கொண்டு வந்து "ஒன்லி லீகல் ஆஸ்பெக்ட்ஸ் வில் பி கன்சிடர்ட்" என்ற நிலையை ஏற்படுத்தியிருக்கிறோம்.

1971 ஜூலை 13]

THIRUMATHI T. N. ANADANAYAKI: Sir, the Hon. Member has been speaking about the writ jurisdiction of the court and it might lead to contempt of court. The hon. Member himself is a lawyer and he knows that...

திரு. துரைமுருகன் : தலைவரவர்களே, அது எனக்குத் தெரியாது. ஹைகோர்ட்டைப் பற்றி ஏதும் சொல்லவில்லை. லீகல் ஆல்பெக்டிவ் ஏதாவது தவறு இருக்கிறதா என்று பார்ப்பதற்கு ஹைகோர்ட்டுக்கு ரிவிஷனரி பவர்ஸ் இருக்க வேண்டும். இப்படிச் செய்தால், நிறைய கேஸ்கள் ஹைகோர்ட்டுக்குப் போகாது. வீண் பணச் செலவும் ஏற்படாது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : “நீங்கள் வாதாடுகிறீர்கள்” என்று சொல்லுங்கள். பொதுவாக வக்கீல்கள் வாதாடுகிறார்கள் என்று சொல்லுங்கள்.

திரு. துரைமுருகன் : சிலர் வாதாடுகிறார்கள்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : விஷயத்தைப் பற்றி மட்டும் பேசுங்கள்.

திரு. துரைமுருகன் : தலைவர் அவர்களே, ஆகவே, இந்த நிலைமையில் இந்தக்கைய வழக்குகள் புதிதாக வருவதைத் தடுத்து நிறுத்துவதை நோக்கமாகக் கொண்டு இந்த திருத்தத்தைப் பாராட்டக் கடமைப்பட்டவனாக இருக்கிறேன். அந்த வகையில் ஒரு தவ்வு திட்டத்தைக் கொண்டுவந்து சமதர்மப் பூங்காவாக மாற்றுவதற்கு நாட்டில் சமதர்ம சமுதாயத்தை அமைக்க வழி கோலியிருக்கிற இந்தத் திருத்தத்தோடுகூடிய மசோதாவை நான் வரவேற்று அமைகிறேன்.

■ திரு. செ. கந்தப்பன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மசோதாவை நான் மனமார வரவேற்கிறேன்.

தமிழகத்தில் நில உச்சவரம்புச் சட்டம் கொண்டு வந்த பிறகு உண்மையிலேயே இப்போது நமது அரசு கொண்டு வந்திருக்கிற இந்த உச்ச வரம்பு தான் மிக புரட்சிகரமாக நம் நாட்டு மக்களுக்கு பெருமனளில் பலன் அளிக்கத்தக்க ஒன்றாகும்.

இந்தத் திட்டத்தைக் கொண்டு வருகிற நேரத்தில் பெரும்பாலும் எல்லாத் தரப்பினராலும் இது வரவேற்கப்பட்டிருக்கிறது என்றாலும் இன்றையதினம் எதிர்க்கட்சித் தரப்பில் இருக்கிற மாண்புமிகு உறுப்பினர் அனந்தநாயகி அம்மையார் பேசுகிற நேரத்தில் எனக்குக் கொஞ்சம் ஆச்சரியத்தைக் கொடுத்தது. சில மாதங்களுக்கு முன்பு இருந்தே நமது சபையில் ஒரு தீராத பிரச்சினை இருந்து கொண்டிருக்கிறது. அவர்கள் சார்ந்திருக்கிற காங்கிரஸ் இயக்கம் ஸ்தாபன காங்கிரஸ் அல்லது காங்கிரஸ் இயக்கத்தின் தலைவராக இருப்பவர் பெயரால் அழைக்கப்படுவதா என்ற பிரச்சினை இருந்து கொண்டு வருகிறது. ஸ்தாபன காங்கிரஸ் என்று அழைக்க வேண்டும் என விருப்பம் தெரிவித்து இருந்தார்கள். நிஜநிலைப்பா காங்கிரஸ், அலி காங்கிரஸ் என்றெல்லாம். ஆனால் இன்றைக்கு ஏற்பட்டிருக்கும் ஆச்சரியம், அவர்களுடைய. . .

திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார் : ‘அலி காங்கிரஸ்’ அல்ல. ‘சாதிக் அலி காங்கிரஸ்’ என்று சொல்லுங்கள். இரண்டு அர்த்தம் படுப்படியாகச் சொல்ல வேண்டாம்.

[1971 ஜூலை 13]

திரு. செ. கந்தப்பன் : நான் இரண்டு அர்த்தத்தை நினைக்க வில்லை. பொதுவாகப் பல பெயர்களில் அழைக்கப்படுகிறது. ஆனால் இது பெயரளவில் இருக்கிற குழப்பமல்ல. அந்த இயக்கத்தைச் சார்ந்திருக்கிறவர்கள் கொண்டிருக்கிற கொள்கையிலும் குழப்பம் இருக்கிறதென்பதை நான் இன்றையதினம் அம்மையார் பேசுகின்றபொழுது புரிந்து கொள்ள முடிகிறது.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் : பாயின்ட் ஆஃப் ஆர்டர். மாண்புமிகு அங்கத்தினர் அவர்கள் இந்த மசோதா மீது பேசுகிறார்களா அல்லது பல்வேறு அரசியல் கட்சிகளைப் பற்றி பேசுகிறார்களா? இப்போது அவையின் முன் இருக்கிற விவாதம் . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மசோதாவைப் பற்றித் தான் பேசுகிறார்கள். இதில் கட்சிக்கு இருக்கிற கொள்கை குழப்பத்தைப் பற்றிச் சொல்லுகிறார்கள். இதில் ஒன்றும் பாய்ன்ட் ஆப் ஆர்டர் இல்லை.

திரு. செ. கந்தப்பன் : உச்ச வரம்பைப் பற்றி, நம்முடைய ராஜமான்ய பிரச்சினை தேர்தலுக்கு முன்பு எந்த நேரத்தில் ராஜாக்களுக்காக மிகப் பரிந்து அந்த இயக்கத்தைச் சார்ந்தவர்கள் எப்படிப் பேசினார்களோ, அதே போல் தான் பஸ் ஸ்டாட் சொந்தக்காரர்களுக்கு, பஸ் முதலாளிகளுக்காக அம்மையார் பரிந்து பேசுகிறார்களோ என்று அவருடைய பேச்சு தோனி இருக்கிறது.

THIRUMATHI T. N. ANANDANAYAKI : Sir, this is completely twisting my speech. I am not here to file a vakkalath on behalf of private motor operators. I want the Government to consider the pros and cons of the matter.

திரு. செ. கந்தப்பன் : தேர்தலுக்கு முன்பு ராஜ மானியத்தை ஒழிக்கக் கூடாது என்று சொல்லி விட்டு, பிறகு தேர்தல் முடிந்த பின் போட்ட ஒரு மாநாட்டில். . .

திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார் : Sir, this is not an issue . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : உதாரணத்திற்கு சொல்லிவிட்டு முக்கியமான விஷயத்துக்கு வரங்கள்.

திரு. செ. கந்தப்பன் : மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, மிக முக்கியமான உச்ச வரம்பைப் பற்றிப் பேசிக் கொண்டிருக்கிறேன். நிச்சயமாக அந்த உச்ச வரம்புக்கு அப்பால். . .

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : நீங்கள் சீக்கிரமாகப் பேசவேண்டும். சுருக்கமாகவும் நன்றாகவும் கருத்துக்களைச் சொல்ல வேண்டும்.

திரு. செ. கந்தப்பன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஒவ்வொரு வாக்கியத்திற்கிடையிலும் எதிர்க் கட்சி உறுப்பினர்கள் குறுக்கிடுவதென்றால் தொடர்ந்து பேசுவதென்பது கடினமாக இருக்கும். இந்த மன்றத்தில் கடந்த சில நாட்களாக மாண்புமிகு எதிர்க் கட்சி உறுப்பினர்கள் என்ன வார்த்தைகளைப் பயன்படுத்தினார்கள், பெருமதிப்புக்குரிய எங்கள் தலைவரைப் பற்றிக் கூட என்பதை நாம் பார்த்துக் கொண்டுதான் இருக்கிறோம்.

1971 ஜூலை 13]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : I very strongly object to it.
நீங்கள் விஷயத்தைப் பற்றிப் பேசுங்கள்.

திரு. செ. கந்தப்பன் : அம்மையார் பேசியிருக்கிற பேச்சுக்கள் ரிக்கார்டில் இருக்கின்ற காரணத்தால் படித்து எடுத்துக் காட்டிப் பேசவில்லை. ஆகவே, குறுக்கிட மாட்டார்கள் என்று நினைக்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இப்போது இருக்கிற விவாதம், வாகனங்களைப் பற்றியது. அம்மையாரைப் பற்றிய விவாதமல்ல.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : உச்சவரம்பு போக்குவரத்துக்கு மட்டுமல்ல. மசோதாக்கள் நிறைவேற வேண்டும். பேசுபவர்களுக்கும் உச்சவரம்பு விதித்து விரைவில் மசோதாக்கள் நிறைவேற வழிவகுக்க விரும்புகிறேன்.

திரு. செ. கந்தப்பன் : எனவே, இந்த நிலத்துக்கு உச்சவரம்பு வந்த நேரத்தில், உச்ச வரம்பா, மிச்ச வரம்பா, என்ற கேள்விகள் கேட்கப்பட்டு, பிறகு தவறுகள் நீக்கப்பட்டன. இந்த மசோதாவில் அம்மாதிரி தவறுகள் இடம் பெருவண்ணம் அதற்கேற்றவாறு விதிமுறைகளும் அமைக்கப்பட்டு இந்தச் சட்டம் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது. இதனை வரவேற்பதற்குப் பதிலாக இதனால் பஸ் சொந்தக்காரர்கள் பாதிக்கப்படுகிறார்கள் என்று எழுப்பப் படுகிற வாதம் பொதுவாக இதுபோல உச்சவரம்பு, சமதர்ம சமுதாயம் அமைப்பதற்கான ஒரு கட்டுப்பாடு, அதற்கான சட்டவிதிகள் கொண்டு வருகிற நேரத்தில் பழமை விரும்பிகள் பழமைக்கு ஆதரவு தருகிற வர்கள் எழுப்புகிற வாதமாகப்படுகிறது.

பொதுவாக ஒரு பஸ் முதலாளி அல்லது தனிப்பட்ட பெரும் தொழில் நடத்துபவர், இதில் உச்ச வரம்பு கொண்டு வந்தால் அவருக்குப் புனர்வாழ்வு தருகிற அளவுக்கு ஏழையாக மாறிவிடுவதில்லை. 100, 150 பஸ்களை வைத்திருப்பவர்கள் அந்த வண்டிகளை வைத்துக் கொண்டு வேறு வகையில் முதலீடு செய்வதில் அந்த அளவுக்கு வாய்ப்பு வசதியற்றவர்கள் அல்ல. எனவே ஏழைகள் நிலம் எடுக்கப்பட்டு அவர்களுக்குப் புனர்வாழ்வு தரவேண்டுமென்று எழுப்புகிற வாதத்திற்கும் அதேபோல் பஸ் முதலாளிகளுக்கு புனர்வாழ்வு தரவேண்டும் என்று பேசப்படுகிற வாதத்திற்கும் இருக்கிற தாரதமியத்தைப் பார்க்க வேண்டும்.

இந்த உச்ச வரம்பால் 10 வண்டிகள் வைத்திருப்பவர்கள் எப்படி வாழ்வு நடத்த முடியும்? அவர்களுக்குப் பொருளாதாரம் போதாது என்று இங்கு பேசப்பட்டது. ஆனால் உண்மையிலேயே எல்லோருக்கும் தெரியும். என்னுடைய சேலம் மாவட்டத்தில் சராசரி ஒரு வண்டிக்கு ரூ. 300-லிருந்து 500 வரை வருமானம் வருகிறது. எவ்வளவு செலவழித்தாலும் ரூ. 100, அல்லது ரூ. 150 மிச்சமாகிறது. 10 வண்டிகள் வைத்திருக்கும் ஒருவர் ஒழுங்கான நிறுவனமாக இருந்தால் ஒரு நாளைக்குச் சுமார் ரூ. 1,000 வருமானம் வரும் வாய்ப்பு இருக்கிறது. அப்படி இருக்கும்போது நில உச்சவரம்புக்கு 15 ஏக்கர் நிலம் என்று இருக்கிறது. பஸ்களை பொருத்தமட்டில் 10 பஸ் என்று இருக்கிறது என்று அம்மையார் எழுப்பும் வாதம் ஆச்சரியமாக இருக்கிறது. இப்படிப்பட்ட வாதத்தை நான் விளக்க முற்பட்டபோது நான் திரித்துக்

[1971 ஜூலை 13]

கூறுவதாகச் சொன்னது சரியல்ல. அவர்கள் தொடர்ந்து சமுதாய சமதர்மம் அமைக்கப் பாடுபட வேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் நினைவுபடுத்தி இந்த மசோதாவை மீண்டும் வரவேற்கிறேன்.

இன்னொரு கருத்தையும் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் 50 பஸ்களுக்குக் கீழே உள்ளவர்களுக்குப் பரிந்து சொன்னீர்களே, இதற்கு நீங்கள் சொல்லுகிற யோசனை, பரிகாரம் என்ன என்று கேட்டதற்கு எந்தப் பதிலையும் அம்மையார் சொல்லவில்லை என்பதை இந்த மன்றம் பார்த்தது. உண்மையில் நினைப்பது ஒன்று; சொல்வது ஒன்றாகவும் இருந்தால் இது போன்ற குழப்பம் எல்லாம் ஏற்படத் தான் செய்யும். எனவே. . .

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: Sir, this is again casting aspersions. நினைவு, சொல் எல்லாம் ஒன்றுதான். டைம் கொடுத்தால் அதையும் சொல்லுகிறேன்.

THIRU R. PONNAPPA NADAR: Sir, should he not be fair? Why should he insinuate the Members on this side of the House? Of course, he has got the right to speak.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மசோதாவின் பேரில் சில கருத்துக்களைச் சொல்லலாம் என்று நினைக்கிறேன்.

இந்த மசோதாவுக்கு இரண்டு திருத்தங்கள் கொடுத்திருக்கிறேன். முதல் திருத்தம் இந்த மசோதாவானது எந்தத் தேதியில் அவசரச் சட்டமாகக் கொண்டுவரப்பட்டதோ, அந்தத் தேதியில் இருந்து அமுலுக்கு வரும் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதாவது ஜூன் 18-ஆம் தேதியில் இருந்து, இந்த அவசரச் சட்டம் கொண்டுவருவதற்கு முன்னாலே நடந்த கூட்டத் தொடரில் மாண்புமிகு முதல் அமைச்சர் அவர்கள் இம்மாதிரியான உச்சவரம்பு மசோதா கொண்டுவரப்படும், 15 பஸ்கள் உச்சவரம்பாக அமையலாம் என்று சொன்னார்கள். அப்படி அவர் தெரிவித்ததற்குப் பின்னால் இந்த அவசரச் சட்டம் வருவதற்குள்ளாக அநேக இடங்களில் பல மாறுதல்கள்—முறையற்ற தன்மையில் நடந்திருப்பதாக எனக்குத் தகவல் வந்திருக்கிறது. ஆகவேதான் இந்த மசோதா 18—6—1971-இல் இருந்து அமுலுக்கு வரும் என்பதற்குப் பதிலாக 1—4—1971-இல் இருந்தே அமுலுக்கு வரும் என்பதாக அமைவதற்கு நான் ஒரு திருத்தம் கொடுத்திருக்கிறேன். இப்படிச் செய்துவிட்டால் இந்தச் சட்டத்தை மீறுவதற்கு எடுக்கக்கூடிய சட்டவிரோதமான நடவடிக்கைக்கு விராக இருக்கும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இரண்டாவது திருத்தம் என்னவென்றால் இந்தச் சட்டத்தில் எல்லோருக்கும் தனியாராக இருந்தாலும் அல்லது கூட்டுறவாக இருந்தாலும், அல்லது பார்ட்னர்சிப்பாக இருந்தாலும், ப்ரைவேட் கம்பெனியாக இருந்தாலும், பப்ளிக் கம்பெனியாக இருந்தாலும் 10 பஸ்கள் உச்சவரம்பு என்று சொல்லப் பட்டிருக்கிறது. அதற்குமாறாக ஒரு கூட்டுறவோ அல்லது ஒரு பார்ட்னர்ஷிப்போ உள்ளதற்கு 10 பஸ்கள் என்றும், தனியாளாக வைத்திருப்பவர்களுக்கு 3 பஸ்கள் தான் உச்சவரம்பு என்றும் ஏற்படுத்த வேண்டும் என்பதற்கு ஒரு திருத்தம் கொடுத்திருக்கிறேன்.

1971 ஜூலை 13]

[திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி]

இதற்குமாராக சில உறுப்பினர்கள் சில விவரங்களைத் தெரிவித்தார்கள். பார்டீனரீஷிப்பாக நடத்தக்கூடியவர்களுக்கு 10 பஸ்களுக்கு மேல் வைத்துக் கொள்ள அனுமதிக்க வேண்டும் என்றார்கள், அந்தக் கருத்தை நான் ஏற்றுக் கொள்ளத் தயாராய் இல்லை.

பொதுவாக பஸ்கள் பூராவும் பொதுத்துறைக்கு வந்தாக வேண்டுமென்ற கருத்து இந்த மசோதாவில் பிரதிபலிப்பதாகவே நினைக்கிறேன். அண்மையில் ஒரு போஷலிஸ்ட் நாட்டுக்கு நான் சென்றிருந்தபோது ஒரு பெண், உங்கள் நாட்டில் தனியாரிடத்தில் போக்குவரத்தைக் கொடுத்து பஸ் கட்டணம் மூலமாக வருவாரும் பணம் எல்லாம் ஒரு ஆனிடத்தில் போய்ச் சேரும்படியாக இருக்கிறதே, இத்தகைய பிற்போக்கான நாடாக அல்லவா உங்கள் நாடு இருக்கிறது, என்றார்கள். ரயில்போக்குவரத்து இந்த நாட்டில் ஒரு தனி யாருக்குச் சொந்தம் என்றால் ஏற்றுக்கொள்ள முடியுமா? போக்கு வரத்து பூராவும் பொதுத்துறைக்கு வந்தாக வேண்டும் என்ற நிலைமையானது இருக்க வேண்டும். பொதுத்துறையில் தவறு இருக்கிறது என்றால் அதை எப்படிச் கண்காணிப்பது என்கிற முறையில் சட்டமன்றம் யோசித்து கொள்கை ரீதியாக குறைகளை அகற்றி, எல்லாவற்றையும் பொதுத் துறையின் கீழ்தான் கொண்டுவந்தாக வேண்டும்.

அடுத்து, இந்த மசோதாவில் இருக்கக்கூடிய சில பகுதிகளைப் பற்றிய கருத்துக்களை எடுத்துக் கூற ஆசைப்படுகிறேன்.

டிசான்ஸ்போர்ட் அப்பலேட் டிரிப்யூனல் எடுத்துக் கொண்டால் அது செம்மையாகத்தான் செயல்பட்டு வருகிறது. ஏற்கனவே ஒரு கேள்விக்குப் பதில் சொல்கிறபோது தொழில் அமைச்சர் அவர்கள் தெரிவித்தார்கள். ஹைக் கோர்ட்டில் ஒரு விஜிலன்ஸ் செல் ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது என்றார்கள். அந்த விஜிலன்ஸ் செல் டிசான்ஸ்போர்ட் அப்பலேட் டிரிப்யூனல் சம்பந்தமாகவும் கொஞ்சம் விசாரணை நடத்தி அதன்பேரில் ஒரு ரிப்போர்ட் சமர்ப்பிக்கவேண்டும் என்று செய்தால் பல உண்மைகள் தெரியவரும் என்று சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். இந்த அப்பலேட் டிரிப்யூனலுக்கு வரும் வழக்குகளை ஒரு வருக்கு மேல் இரண்டு மூன்றுபேர் இருந்து கவனிப்பது நன்றாக இருக்கும் என்று சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன்.

இந்த மசோதாவில் உள்ள இன்றொரு நல்ல அம்சம் இதுவரையிலும் ஒரு வருக்குப் பர்மிட் கொடுப்பது என்றால் பொதுமக்களுடைய நலன் முக்கியமானதாகக் கருதப்படவில்லை. அந்த ரூட்டில் இருக்கும் பஸ் ஓனர்களுடைய நலனை கவனிக்கப்பட்டது. அவர்களுடைய ஆட்சேப சமாதானம் கேட்கப்பட்டது. எனக்குத் தெரியும் 15 மைல் வரையில் சிடி பஸ் விடலாம் என்றிருப்பினும், திருமங்கலத்திற்கு சிடி பஸ் போட முயற்சித்தபோது தனியார் ஒருவர் வழக்குப் போட்டு அதைத் தடை செய்தார். பிறகு மக்களே கிளர்ந்து எழுந்து, அந்த தனியாருடைய பஸ்கள் வரும்போது வழியில் மறித்துக் கொளுத்திவிடுவோம் என்கிற கிளர்ச்சி தொடங்கியபின்தான் அந்த சிடி பஸ் வாக்கூடிய நிலைமை ஏற்பட்டது. மக்களுக்கு இதனால் ஏற்படும் சாதக பாதகம் என்ன என்பதை இதுவரை கவனிக்கவில்லை. இதற்கு மாறாக இன்றைக்கு இந்த மசோதாவில் மக்களுடைய நலனையே பிரதானமாகக் கருதி

[திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி]

[1971 ஜூலை 13]

'A Regional Transport Authority may after taking into consideration the interests of the general public and the adequacy of other passenger transport services operating.....'

என்று சொல்லியிருப்பதாவது வரவேற்கக்கூடிய ஒன்றாகும். ஆக மக்களுடைய வசதியையே பிரதானமாகக் கருதியிருப்பது சாலச் சிறந்தது என்ற கருத்தை இந்த இடத்தில் சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, பிணமி சம்பந்தமாக பல விவாதம் வந்தது. இதில் குறிப்பிட்டிருக்கிற கருத்து எல்லாம் இந்தமாதிரி பத்து பஸ்களுக்கு மேல் இருக்கக் கூடாது என்று வந்தவுடன் இந்த இடைக்காலத்தில் வேறு ஒருவர் பெயரில் மாற்றி யிருப்பது அல்லது 50 அல்லது 60-க்கு மேல் உள்ளவர்கள் கூட பத்துப் பத்தாக பல பேர்கள் மீது பிரித்து வைத்திருப்பது என்றால் அவற்றை எல்லாம் பரிசீலனை செய்வதற்காக பிணமி என்று போடப்பட்டிருக்கிறது. இது எல்லோருக்கும் புரிந்த விஷயம். நில உச்சவரம்புச் சட்டம் கொண்டுவந்தபோது பிணமியாக பலபேர்கள் நிலத்தைப் பல பெயர்களின் பேரில் மாற்றி வைத்திருந்ததால் நிலம் கிடைக்காது போனதுபோல ஆகாநிருக்க இந்த ஏற்பாட்டை இந்தச் சட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் செய்திருப்பது வரவேற்கத்தக்கதாகும். இதைச் சரியான முறையில் அமல்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து ஆர்.டி.ஏ. பற்றி ஒன்றும் குறை சொல்வதற்கில்லை. பொதுவாக தனியார் துறையில் பஸ் பர்மிட் கொடுத்து, ஆர். டி. ஏ. மார்க்குள் வைத்திருந்தாலும் அப்பீஸ் ப்ரொவிஷன் இருந்தாலும், இந்த இலாக்கா பற்றி ஜனங்கள் மத்தியில் பலவிதமான கருத்துக்கள் இருக்கின்றன. கருக்கமாகச் சொல்லப் போனால் ஒவ்வொரு டிரான்ஸ்போர்ட் அதிகாரக்கும் இந்த இலாக்காவில் ஒரு அதிகாரி இருக்கிறார். அதிகாரி என்று சொல்வதைவிட அந்த இலாக்காவில் உள்ளவர்கள் என்று சொல்லலாம். வரக்கூடிய விஷயங்களை அவரவர்கள் தங்களுக்கு வேண்டியவர்களுக்கு முன்கூட்டியே தெரிவித்திருக்கிறார்கள். இப்போது அந்தமாதிரியான குறை வருவதற்குச் சந்தர்ப்பம் இருக்கிறது.

இந்த அப்பீஸ் சம்பந்தமாக உண்மையிலேயே அப்பலேட் டிரிப்யூனலுக்கு மேல் அப்பீஸ் இல்லை என்று சட்டப்படி செய்துவிட்டால் அவர்கள் ரிட் போட்டு விடுவார்கள். ஆகவே, ஒரு ரிவிஷனல் ஜூரிஸ்டிக்ஷன் வைத்திருப்பது நல்லது. அந்தத் தீர்ப்பில் இருக்கக்கூடிய உள்விவகாரங்களுக்குள் போகாமல் சட்டரீதியாக அந்தத் தீர்ப்பில் ஏதாவது குறைபாடு இருக்கிறதா என்கிற நிலைமை பரிசீலிக்கப்படுவதற்கு வசதி ஏற்படும். இப்போது ரிட் என்றால் எப்படியாவது அட்மிஷன் ஆகிவிடுகிறது. அதற்குமேல் 2 வருட காலம் அந்த ரிட் முடிவாக—மீண்டும் வேறு ஒரு ரிட், இதனால் எல்லாம் மிகுந்த காலதாமதம் ஆகிறது. தனியார் பணத்தை வேண்டும் அளவு அதற்குள் சேர்த்துக்கொள்ள சந்தர்ப்பம் ஏற்படுகிறது, நான் சேர்ந்திருக்கிற ப்ரொபஷனில் உள்ளவர்களுக்கு, அது அதற்கு இடமில்லை என்றால் வேலை குறையலாம் என்றாலும், அதைவிட சமுதாயத்திற்கு நன்மை தரக்கூடிய விஷயமாக இது மசோதாவில் அமைந்திருப்பதை ஆதரிக்கின்றேன்.

1971 ஜூலை 13]

மீண்டும் ஒரு முறையில் தனியார் வசதி, வாய்ப்பு மட்டும் கவனிக்கப்படக் கூடாது என்பதாக ஹைக்கோர்ட்டில் சுட்டிக்காட்டியிருக்கிறார்கள். அதையும் இந்த மசோதாவைத் தயாரிக்கும்போது கவனத்தில் எடுத்துக் கொண்டிருப்பதைப் பாராட்டுகிறேன்.

ஆக, இந்த மசோதாவில் நான் முன்பு சொன்னதுபோல 18-6-1971 இல் இருந்து இது அமுலுக்கு வரும் என்பதற்குப் பதிலாக 1-1-1971 இல் இருந்தே அமுலுக்கு வரும் என்று திருத்தப்பட வேண்டியது ஒன்று முக்கியமாகும்.

அதுபோல கூட்டுறவுத்துறையிலோ, பார்ட்னர் ஷிப்பிலோ நடப்பதற்கு உச்சவரம்பு 10 பஸ்கள் என்பதாகவும், தனியாளாக நடத்துபவர்களுக்கு உச்சவரம்பு 3 பஸ்கள் தான் என்பதாகவும் திருத்த வேண்டியது அவசியமாகும். சில இடத்தில் எனக்குத் தெரியும் நான்கைந்து பேர்கள் கூட பார்ட்னர் ஷிப்பாக நடத்துகிறார்கள். இவர்கள் லாபத்தைப் பிரித்துக்கொள்வதற்கும் தனியார் பத்து பஸ்களை வைத்துக் கொண்டு லாபம் அடைவதற்கும் நியாயம் இருக்க முடியாது. ஆகவேதான் இந்தத் திருத்தத்தைக் கொடுத்திருக்கிறேன். அந்தத் திருத்தங்களைச் செகண்டரீடிங் வருகிறபோது வற்புறுத்துவேன் என்று சொல்லிக் கொண்டு பொதுவாக இந்த மசோதாவை வரவேற்று என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

■ திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பஸ்களுக்கெல்லாம் உச்ச வரம்பு கொண்டவர வேண்டுமென்பதை எங்கள் சட்டியின் சார்பில் ஆதரிக்கிறோம். அதற்கு எதிராக, 'எங்கள் கட்சி பிற்போக்கு வாதத்திலே முனைந்திருக்கிறோம்' என்று குற்றம் சாட்டாமல் இருப்பது நல்லது. பொதுவாக இந்தச் சட்டத்திலே பல குறைபாடுகள் காண்கிறார்கள். அதை 'வக்கில்' என்ற முறையில் எங்கள் கட்சி அங்கத்தினர் அவர்கள் சுட்டிக் காட்டினார்கள். அதற்கு உள்நோக்கம் கற்பிப்பது நியாயம் அல்ல என்பதைச் சுட்டிக்காட்டுகிறேன்.

பத்து பஸ்கள் இருக்க வேண்டுமென்பதைப்பற்றி பிளானிங் கமிஷனிலே என்னென்ன ஆலோசனைகளை நமது அரசாங்கத்திற்கு தந்திருக்கிறார்கள் என்பதை இந்த ஜி.ஓ. சொல்வதிலிருந்தே தெரிகிறது.

'G. O. Ms. No. 3353. Home Department, dated 15th November 1954 .

அதிலே,

'Order: 'The Planning Commission has made the following recommendation in respect of Road Transport Services'

என்று முதலிலே கூறியிருக்கிறார்கள்

'It is desirable for the existing private operators' Units to amalgamate, wherever possible, into big viable units to enable them to achieve better returns and maintain better standards of operation'

என்று அதன் தலைப்பிலே சொல்லிக் கொண்டு, 10 என்பது நியாயமான வயபிள் யூனிட் என்று அந்த ஜி.ஓ. விலே எடுத்துக் கூறப்படுகிறது என்பதை இந்த மன்றத்தின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன். இன்னொரு பகுதியிலே

[திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்]

[1971 ஜூலை 13]

The Governor of Madras hereby directs that each viable stage carriage unit in this State shall consist of not less than 10 buses and that in the matter of grant of stage carriage permits, other things being equal, and with a view to build up such viable units, the following shall be the order of preference.'

என்று சொல்லி, 'order of preference' என்று சுட்டி காட்டி விட்டு

'The Governor also directs that in order to facilitate the amalgamation of existing small units into viable units, transfers of permits shall be allowed liberally.'

என்று கூடச் சொல்லியிருக்கிறது. 10-க்கு குறைவாக இருக்கிறவர்கள் 'transfer application' போட்டால் நல்ல முறையில் பரிசீலனை செய்ய உத்தரவிட வேண்டுமென்று அந்த ஜி.ஓ.விலே கூறியிருக்கிறது. பொதுவாக, 10-ஆனது பொருத்தமாக இருந்தாலும், பத்துக்கு மேற்பட்ட இடங்களில் வேலை செய்யக்கூடிய தொழிலாளர்களுக்கு என்ன என்ன பாதுகாப்பு கொடுக்கப் போகிறோம் என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் விளக்க வேண்டும். பொதுவாக பஸ்கள் தேசியமயமாக்கப்பட்ட பின்பு பல சம்பவங்களிலுள்ள தொழிலாளர்களை இதுகாறும் அரசாங்கம் வேலையில் அமர்த்தவில்லை. குறிப்பாக பல கட்டங்களிலும் அவர்கள் போராடக்கூடிய தன்மையை நாம் பார்க்கிறோம். புதிதாக சட்டத்தைக் கொண்டு வருகிற நேரத்தில் தொழிலாளர்களுக்கு எந்தவிதமான பாதுகாப்பும் ஏற்படாத வகையில் பொருத்தமாகச் சட்டம் செய்வது சிறந்ததாக இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, 64-வது பிரிவைப் பற்றி ஒரு கருத்து. 64-வது பிரிவிலே ரிவிஷனல் பவர்ஸ் பற்றியது. சிலில் ப்ரொஜர் கோடில் 115-வது பிரிவை அனுசரித்து அவர்களுக்கு ரிவிஷனல் பவர்ஸ் இருக்கிறது. ஆனால் ஒன்று கூற விரும்புகிறேன். அதைக் கொஞ்சம் தெளிவுபடுத்தினால் பொருத்தமாக இருக்கும் என்பதைச் சொல்லிக்கொள்கிறேன். சாதாரணமாக ரிவிஷன் அனுமதிக்கப்படுவது சங்கடமான விஷயம். மூன்று காரியங்களுக்குத்தான் அனுமதிக்கப்படுகிறது. அதாவது,

'legality, regularity and propriety'

ஒரு உத்தரவு பிறப்பித்தால் அது லீகலாக இருக்கிறதா, ரெகுலராக இருக்கிறதா, பொருத்தமாக இருக்கிறதா என்று சட்ட வரம்புக்குட்பட்டுத்தான் அது அனுமதிக்கப்படுகிறது. ஹைகோர்ட்டில் இந்தக் கேஸ்களில் ரிவிஷன் முழுமையாகப் பெற்றுக்கொள்வதில்லை. ரிவிஷனிலே ஒருசில ரிகார்டுகளைப் பெற்றுக்கொள்வது வழக்கமாக இருக்கிறது. இந்தமாதிரி காரியங்களில் அப்பீல் அதிகாரத்தை எடுத்துக் காட்டுகிறோம்.

'Restricted right is given'

எல்லா ரிகார்டுகளையும் 'காலிப்பார்' செய்வதற்கு வழிவகை செய்ய வேண்டும். ரிகார்டுகள் எல்லாம் ஒழுங்காக இருக்கிறதா என்பதைப் பார்க்கவும், ஆராயவும் வழிவகை செய்ய வேண்டும். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் இதையெல்லாம் பற்றி ஆலோசிக்க வேண்டும்.

1971 ஜூலை 13]

[திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்]

இந்தமாதிரி சட்டங்கள் வருகின்றபோது தப்பித்துக் கொள்வதற்கு வழி இல்லாதபடி திருத்தியமைக்க வேண்டும். இன்னொரு விஷயம். இங்கு அப்பீல் களைப்பற்றிக் கூறுகிறபோது 47(1)-லே ஒரு 'ப்ரொவிலோ' இருக்கிறது.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமசந்திரன் : அதில் அல்ல, செக்ஷன் 47 (3) (2)-ல்.

திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார் : அதற்கு விதிமுறைகளிலே அப்பீல் கொடுப்பதற்கு வசதி இருக்கிறது. நம்முடைய விதிமுறைகளிலே 'Order passed under sub-section (3) of section 47 of the Act'. என்று இருக்கிறது. இந்த விதிமுறைகளை உடனடியாக ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டும். இல்லாவிட்டால் சற்று முரண்பாடாக ஏற்பட்டு விடும். ஆகவே, அதையும் பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று அவைமன்றம் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

போதுவாக இந்தச் சட்டத்திலே வரவேற்கக்கூடிய அம்சங்கள் இருக்கின்றன. எந்தக் காரணத்தினாலும் தொழிலாளர்களைப் பாதிக்காத அளவிலே சட்டத்தின் விதிமுறைகள் அமைய வேண்டுமென்று கருக்கமாகக் கேட்டுக் கொண்டு, என்னுடைய அலோசனைகளை ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* மாண்புமிகு திரு. ச. இராமசந்திரன் : போஸைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மசோதாவை சட்டமாக்குவதில் உண்மையிலே இந்த மன்றத்திலுள்ள ஒவ்வொருவரும் பெருமைப்படலாம். தமிழக அரசு முதன்முதலாக இன்றைய தினம் இத்தகைய ஒரு உச்ச வாய்ப்புச் சட்டத்தைத் தொழில் துறையிலே, இதர துறைகளிலே கொண்டுவருவது, இந்தியத்துணைக் கண்டத்திற்கே ஒரு வழிகாட்டியாக இருக்கிறது என்று சொன்னால் அதில் எந்தவிதமான ஐயமும் இல்லை. ஆகையால் இந்த மசோதாவை இந்த மன்றத்திலே எல்லாக் கட்சியினரும் வரவேற்பார்கள் என்று எதிர்பார்த்தோம். பல காரண காரியங்களை எடுத்துச் சொன்னாலும்கூட, இந்த மசோதாவை எல்லோரும் ஓரளவுக்கு வரவேற்றிருக்கிறார்கள் என்பதைக் கண்டு உண்மையிலே இந்த அரசு பெருமைப் படுகிறது.

ஒன்றை முக்கியமாகக் கவனத்தில்கொண்டால் பல உறுப்பினர்களுக்கு ஏற்பட்ட ஐயங்கள் ஏற்பட்டிருக்காது. போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்த வரையில், பயணம் செய்யும் பயணிகளுக்கு, பொதுமக்களுக்கு, பயணிகளின் தலையை வளர்ப்பதற்காக, பயணிகளின் தலையைப் பாதுகாப்பதற்காக இந்த மசோதா கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது. இந்தச் சட்டம் பயணிகளுக்குப் பயன்படும் என்கிறபோதுதான் இந்தச் சட்டத்தின் அருமை பெருமை தெரியும். அனைவருக்கும் அதேநேரத்தில் நீதி கிடைக்கும் என்பதை நாம் மறந்துவிடுவதற்கில்லை. இந்தச் சட்டம் இன்றைக்குக் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது. இந்தச் சட்டத்தை இந்த மன்றத்திற்குக் கொண்டு வர வேண்டுமென்று சொன்னவர்களுக்கூட எதிர்க்கட்சியிலே இருப்பவர்கள்தாம். மாண்புமிகு கலைஞர் அவர்களுடைய சர்க்கார் எவ்வளவு ஜனநாயகப் பண்போடு இயங்குகிறது என்பதற்கு, சொல்லுகிறவர் எதிர்க்கட்சியாக இருந்தாலும் மக்களுக்கு

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

[1971 ஜூலை 13]

நன்மையை விளைவிக்கிறது, மக்களுடைய நல்வாழ்விற்கு வழி செய்கிறது என்றால் அந்தக் கருத்தை இந்த அரசு ஏற்று எடுத்து நடத்துகிறது என்பதே நல்லதோர் எடுத்துக்காட்டாகும்.

இந்த மசோதா பற்றிப் பேசுகிறபோது சுதந்திரா கட்சித் தலைவர் ஒன்றைக் குறிப்பிட்டார்கள். நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டம் தேவையில்லை என்ற கருத்தினைக் கொண்டவர்கள். ஆனால் அதிகப்படியாக இருக்கப்பட்ட பேருந்துகளை அரசே ஏற்று நடத்த வேண்டும் என்று குறிப்பிட்டார்கள். நாட்டுடைமையாகும் திட்டத்திலே அவர்களுக்கும் பற்று ஏற்பட்டிருப்பது கண்டு மகிழ்ச்சியடைகிறோம்.

திருமதி அனந்தநாயகி அம்மையார் அவர்கள் பேசும்போது, 'நடைமுறையில் இருக்கும் நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை ஒத்திப்போடுங்கள்' என்கிறார்கள். சுதந்திராக் கட்சியினர், 'நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டம் வேண்டும்' என்கிறார்கள். ஆனால், ஸ்தாபன காங்கிரஸ் கட்சினர், 'கூடவே கூடாது' என்கின்றனர். ஸ்தாபன காங்கிரஸுக்கும் சுதந்திராவுக்கும் இதிலே என்ன குழப்பம் வந்துவிட்டது என்று எனக்குப் புரியவில்லை. அவர்களைக் குழப்புகின்ற வகையிலேதான் இந்தச் சட்டம் இந்த மன்றத்தில் வந்திருக்கிறது. ஆனால் இந்தச் சட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் சமுதாயத்திற்கு, சமுதாயத்திலே இருக்கின்ற மக்களுக்கு நன்மைகள் செய்யக்கூடிய ஒன்றாக அமைந்திருக்கின்றது. எனவே இதையும் நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தையும் போட்டு குழப்பிக்கொள்வதில் பொருள் இல்லை.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: எந்தவிதமான கொள்கைக் குழப்பமும் கிடையாது. ஆனால் தேசியமயமாக்கப்பட்ட பஸ் ரூட்டுகள் லாபகரமாக நடத்திக் காட்டப்பட்டபிறகு மேலும் மேலும் இதிலே அக்கறை எடுத்துக்கொள்ளலாம். இப்பொழுதே உள்ள கஷ்டத்தோடு எல்லாவற்றையும் எடுத்துக் கொண்டு மிகவும் கஷ்டப்படக்கூடாது என்பதற்காகத்தான் சொன்னேன். உச்சவரம்புக் கொள்கையிலே நாங்கள் மிகவும் அழுத்தத்திருத்தமாக இருக்கிறோம். தேசியமயமாக்கப்பட்டவை லாபகரமாக நடத்தப்படவேண்டும் என்று எங்களுடைய கட்சியிலேகூட நாங்கள் தீர்மானம் போட்டிருக்கிறோம்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: குழப்பமோ, இல்லையோ அதைப் பற்றி நான் கவலைப்படவில்லை. உச்சவரம்பு கொண்டுவருகிறார்களா என்று கேட்டார்கள். அப்படிக்கேட்ட அம்மையார் அவர்களுக்கு இது நல்ல பிராயச் சித்தம்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: பிராயச் சித்தம் அல்ல. நாங்கள் அந்தக் கொள்கையிலே அழுத்தத்திருத்தமாக இருக்கிறோம் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: நாங்களும் அதற்காக வகுத்த கொள்கையிலே அழுத்தத்திருத்தமாக இருக்கிறோம்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: தலைவர் அவர்களே, இந்தத் திட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் மக்களுக்கு எந்த வகையிலே நன்மை பயக்கும் என்பதை அறிந்துகொள்ளலாம். சமதர்மம் என்றாலே சமுதாயத்திலே உள்ள

1971 ஜூலை 13]

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

மக்களுக்குச் சம வருமானம் இருக்கவேண்டும். சோஷலிசத்தின் முதல் படி சம வருமானம் (Equal income) என்று சொல்வார்கள். சம சொத்துக்கள் இருந்தால் சம வருமானம் இருக்கும் என்பது பொருளாதார மேதைகள் கடைப்பிடிக்கின்ற கொள்கையாக இருக்கிறது. அவர்கள் எல்லாருக்கும் சம பங்கு (Fair shares for all) என்று சொல்கிறார்கள். இந்தச் சட்டம் சமுதாயத்திலுள்ள மக்களுக்கு உதவி செய்கிறது. பயனிகளுக்கு அந்த வகையிலே பயன்படும் என்பவையெல்லாம் தெளிவாகக் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. (Monopoly) ஏகபோக முதலாளித்துவம் வந்துவிடுமானால் அக்கறையற்ற ஒரு போக்கு, தன்மை வந்துவிடும். அதனால் மக்களுக்குக் கிடைக்கவேண்டிய வசதிகள் கிடைக்காது.

ஒரு பேருந்து ரிப்பேர் ஆகிவிடுமானால் அடுத்து நம்முடைய பேருந்துதானே இருக்கிறது, மக்கள் எப்படியும் ஏறித்தானே ஆகவேண்டுமென்ற தன்மை வந்து விடும். இதைத்தவிர அன்றாமயூனரேடிவ் ரூடீஸ்களாக இருந்தால் அவற்றிலே பஸ்கள் விடுவதற்கு அவர்கள் அக்கறை எடுத்துக் கொள்ள மாட்டார்கள். இதனால் பயனிகள் பெரும் கஷ்டத்திற்கு உள்ளாக நேரிடும். முன்னேறி வருகின்ற பகுதிகளிலே புதிய ரூடீஸ்கள் போடவேண்டுமென்றால் அன்னக்கனாமிக் ஆக இருக்கும் என்று கருதி அதற்கும் அவர்கள் முன்வாமாட்டார்கள். இப்படிப்பட்ட நிலைமையில் அவர்கள் வைத்ததுதான் சட்டம், அவர்கள் வைத்ததுதான் நீதி என்ற நிலைமை ஏற்பட்டுவிடும். மக்களுக்காக பஸ்கள் என்ற நிலைமை மாறி பஸ் சொந்தக்காரர்களுக்காக மக்கள் என்ற நிலைமை ஏற்படுமானால் எந்தவிதமான நன்மையும் மக்கள் பெற முடியாத நிலைமை ஏற்பட்டு விடும். ஏகபோகத்தைத் தடுக்கவேண்டும், தடுப்பதும் முறையாக இருந்தால் சிறு பஸ் சொந்தக்காரர்களிடம் பரவலாக இருக்குமானால் அவர்கள் பெர்சனல் அட்டேன்ஷன்பேரில், அந்தத் தொழிலிலே அவர்கள் கொஞ்சம் தோல்வியடைந்துவிட்டாலும் போட்டியிலே உள்ள மற்றவர்கள் அதை ஆக்கிரமித்துக் கொள்வார்கள் என்ற பயத்தினால், நல்லமுறையிலே நடந்துகொள்வார்கள். அதனால் பயனிகள் பயனம் செய்வதற்குப் பயன்படும் என்ற முறையிலேதான் இதைக் கொண்டுவந்து இருக்கிறோம்.

திருமதி அனந்தநாயகி அவர்கள் பேசுகின்றபொழுது பார்டீனர்ஷிப் கம்பர்மென்ஸ்பற்றிச் சொன்னார்கள். பல பார்டீனர்கள் இருக்கக்கூடிய கம்பெனிகளுக்கு ஒவ்வொருவருக்கும் 10 பஸ்கள் தரவேண்டுமென்று சொன்னார்கள். அவர்களுடைய அனுபவத்தையும் திறமையையும் பற்றி நன்றாக அறிந்தவர்களோ என்னவோ அவர்களுடைய திறமையை வினாக்கக்கூடாது என்று சொன்னார்கள். கூட்டுறவு சொசைடிகளுக்கு விதிவிலக்கு அளிக்கவேண்டுமென்று கேட்டார்கள். எக்ஸ்-சர்வீஸ்மென் பஸ்களுக்கும் விதிவிலக்கு அளிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டார்கள். பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் இந்த மன்றத்திலே நில உச்சவரம்புச் சட்டம் பற்றிக் குறிப்பிடுகின்றபொழுது அந்தச் சட்டம் உச்சவரம்புச் சட்டமல்ல, மிச்சவரம்புச் சட்டம் என்று சொன்னார்கள். ஒருவேளை இந்தச் சட்டத்தையும் மிச்சவரம்புச் சட்டமாக்க வேண்டுமென்று அவர்கள் அப்படி பேசியிருக்கிறார்களோ என்று கருதுகிறேன். இந்த அரசைப் பொறுத்தவரையில் இது உச்சவரம்புச் சட்டமாகவே இருக்கும், மிச்சவரம்புச்

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

[1971 ஜூலை 13]

சட்டமாகி விடக்கூடாது என்பதிலே கண்ணுங்கருத்துமாக இருப்பதால்தான் இப்படி நல்ல முறையிலே இந்தச் சட்டம் கொண்டு வரப்பட்டுள்ளது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

வலதுசாரி கம்யூனிஸ்ட் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்கள் 3 பஸ்கள் போதும், கூட்டுறவு சொஸைடியாக இருந்தால் 10 பஸ்கள் போதும் என்று குறிப்பிட்டார்கள் ஒருவர் 3 பஸ்ஸே போதும் என்றும் சொல்கிறார்கள். இன்னொரு கட்சியைச் சேர்ந்தவர் ஒவ்வொருவருக்கும் 10 பஸ்கள் தரவேண்டும் என்று சொல்கிறார்கள். இப்படிப்பட்ட நிலைமைகளையெல்லாம் பார்க்கும்பொழுது 10 என்று குறிப்பிட்டது எவ்வளவு நல்ல முறையிலே எடுக்கப்பட்டிருக்கின்ற முடிவு என்பதைப் பார்க்கவேண்டும்.

கூட்டுறவுத் துறையைப்பற்றி எடுத்துப் பேசினார்கள். 10 பஸ்கள் என்று நாம் உச்சவரம்பு கொண்டுவரும்பொழுது அதனால் பாதிக்கப்படுபவை 3 கம்பெனிகள்தான் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். கிட்டத்தட்ட மொத்தம் 49 நிறுவனங்கள் இந்தச் சட்டத்தின்மூலம் உபரியாக இருக்கின்ற உரிமங்களைக் கொடுக்கின்ற நிலையில் 3 நிறுவனங்கள்தான் கூட்டுறவுத் துறையைப் போலுத்த வரையில் பாதிக்கப்படுகின்றன. அதே நேரத்திலே திரு. தங்கமணி அவர்கள் 3 வைத்துக்கொள்ளலாம் என்று சொன்னார்கள். மூன்று போதும் என்று சொன்னால் அதிலே என்ன சங்கடம் வருகிறது என்று சொன்னால், மக்களுக்கு நல்ல முறையிலே வசதிகளைச் செய்து தரமுடியாது. . .

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : வேண்டுமென்றால் அதை 5 ஆக்கிக் கொள்ளலாம்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : ஆப்பரேஷனல் எஃபிஷியன்சி என்பதையும் நாம் கவனத்தில் கொள்ளவேண்டும். ஒரு பேருந்து மிகோட்டவுன் ஆகிவிட்டால் உடனே மற்ற பஸ்களை அனுப்புகின்ற முறையிலே சிறு முதலாளிகள் வழிவகைகள் செய்யவேண்டும். அவர்கள் அந்த நிலைமையிலே செய்ய முடியாது என்ற காரணத்தினால்தான் 10 பஸ்கள் என்று கொண்டு வந்திருக்கிறோம். திரு. தங்கமணி அவர்கள் எப்ரல் முதல் தேதியிலிருந்து இந்தச் சட்டம் அமுலுக்குக் கொண்டுவரப்படவேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் இந்த மன்றத்திலே சென்ற கூட்டத்தொடரிலே வெளியிட்டார்கள், ஆகையினால் அதற்குப் பிறகு பஸ் உரிமைகளை மாற்றி யிருக்கலாம், ஆகவே அதிலிருந்து கொண்டுவரவேண்டுமென்று சொன்னார்கள். எப்ரல் மாதம் முதல் தேதி என்பது 'ஆல்ஃபுல்ட் டே' என்று சொல்வார்கள், ஆகவே, பஸ் முதலாளிகள் அப்படி நினைத்துக்கொண்டு விளையாட்டாகக்கூட இருந்திருக்கலாம்.

திருமதி அனந்தநாயகி அவர்கள் பஸ் ஆப்பரேட்டர்களுக்கு உச்சவரம்பு வேண்டுமா இப்பொழுது என்று கேட்கிறார்கள். ஆனால் அவர்கள் இந்த மன்றத்திலே பேசி யிருக்கிறார்கள், "ஒரு தனி நபர் 100, 150 பஸ்கள் ஒட்டுகிறார்கள். அவர்களை விட்டுவிட்டு, ஒரு பஸ், இரண்டு பஸ் இருப்பவர்களைப் பிடித்து தேசியமயமாக்குகிறோம் என்கிறார்கள். தனி நபர் ஒருவருக்கு 15 பஸ்களுக்குமேல் இருக்கக்கூடாது என்று சிலிங் ஆன் பொஸஷன் ஆப் பஸ்ஸஸ் கொண்டுவருவார்கள் என்று எதிர்பார்த்தோம். ஆனால் அதுபற்றிக் கவர்னர்

1971 ஜூலை 13]

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

உரையில் எதையும் பார்க்கவில்லை என்று பேசியிருக்கிறார்கள்". ஆனால் அப்பொழுது பேசிய முதலமைச்சர் அவர்கள் எத்தனை பஸ்கள் என்றும் குறிப்பிடவில்லை, எப்பொழுது கொண்டுவரப்படும் என்றும் சொல்லவில்லை, எனவே திரு. தங்கமணி அவர்கள் கூறியதைப்போன்று நினைக்க இடமில்லை என்று கருதுகிறேன். முதலமைச்சர் அவர்கள் பேசும்பொழுது, "பஸ்களுக்கு உச்ச வரம்பு கட்டவேண்டுமென்று மிகவும் வலியுறுத்திப் பேசியதற்கு நன்றி, கட்டாயம் அரசாங்கம் பரிசீலிக்கும்" என்று குறிப்பிட்டு இருக்கிறார்கள். எனவே எத்தனை பஸ்களுக்கு வரும், எப்பொழுது வரும் என்று அவர்கள் குறிப்பிடவில்லை.

திரு. என். காசிராமன் அவர்கள் இப்பொழுது இடத்தில் இல்லை. அவர்கள் 1970-ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதம் நான்காம் தேதி நில உச்சவரம்புச் சட்டம் கொண்டுவரப்பட்டபொழுது நிலங்களுக்கு உச்சவரம்பு என்பது போதாது, எல்லாத் தொழில்களுக்கும் உச்சவரம்பு கட்டவேண்டும், பஸ்களுக்கும் உச்ச வரம்பு கட்டவேண்டுமென்று சொன்னார்கள். முதல்வர் அவர்கள் அதைப்பற்றியும் அரசாங்கம் பரிசீலிக்கும் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். இந்த யோசனையை வைத்துக்கொண்டு பஸ் அதிகாரிகள் மாற்றிக்கொள்வது என்றால் 1970-ம் ஆண்டு முதலிலிருந்தே மாற்றியிருக்கலாம். ஆகையால் அந்த ஏப்ரல் முதல் தேதியிலிருந்து இந்தச் சட்டத்தை அமுலுக்குக் கொண்டுவர வேண்டுமென்ற கருத்துத் தேவையில்லை என்று நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அப்படி அவர்களுக்கு ஏதேனும் இந்தச் சட்டத்திலிருந்து தப்பித்துக் கொள்ள இன்னின்ற மாற்றிக்கொண்டார்கள் என்ற தகவல் இருந்தால் அதையும் எங்கனிடத்திலே தாலாம். ஏனென்றால் இந்த அரசாங்கத்தைப் பொறுத்த வரையில் அப்படி ஒன்றும் இல்லை என்ற தகவல் எங்களிடத்திலே இருக்கிறது என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இங்கே இன்னொன்றைச் சொன்னார்கள். பிளாமி என்பதைப்பற்றிச் சொன்னார்கள். அதாவது வேறு பெயரிலே வாங்கி வைத்துக் கொள்வதைத் தடுக்க வேண்டுமென்பதற்காகச் சட்டத்திலே இது ஒரு பிரிவாகப் போடப்பட்டிருக்கிறது. ரூல் இருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். அதை விடச் சட்டத்திலே இருப்பது நல்லது என்பதை அறிவார்கள். தொழிலாளர்கள் பெயரில் போட்டுக்கொண்டு, அவர்கள் பத்து பஸ், இவர்கள் பத்து பஸ் என்று வைத்துக்கொண்டு மறுபடியும் 50, 60 பஸ்களுக்குச் சொந்தக்காரர்களாகி, நாம் எந்தக் காரணத்திற்காக ஏகபோகம் கூடாது என்பதற்காகச் சட்டம் கொண்டு வருகிறோமோ அந்த அடிப்படையே நோக்கமே போய்விடும். பிளாமி என்பதிலேயே 'பெ' என்றால் 'நோ', 'நாம்' என்றால் 'நேம்', 'நேம் லெஸ்', 'பிக்மஷியஸ்'. பார் பெயரிலேயாவது போட்டு விடுவார்கள். பிளாமி என்பதை வழக்குரைஞர்கள் நன்றாக அறிவார்கள். தங்களுடைய எல்லாப் பொருள்களையும், மற்றக் காரணங்களையும் போட்டு எல்லாத் தொழில்களையும், செய்து பார் பெயரையாவது பயன்படுத்துவார்கள். ஆகவே, அது நல்ல நோக்கத்திலே நடைபெறுகிறதா, பஸ்களை வைத்துக்கொள்ள வசதியிருக்கிறதா, கணக்குகளைச் சமர்ப்பிக்கிறார்களா, கணக்குப் புத்தகம் இருக்கிறதா, வருவாயைக் கொண்டு வசதியாக இருக்கிறார்களா என்பன போன்றவற்றையெல்லாம் பார்த்து பிளாமியா இல்லையா என்பதைக் கண்டுபிடிப்பார்கள். அதைக் கண்டு பிடிக்க வழி இந்தச் சட்டத்திலே செய்யப்படுகிறதே தவிர வேறில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

[1971 ஜூலை 13]

அடுத்தபடியாக, ரிவிஷன் பவர்சைப்பற்றிச் சொன்னார்கள். எஸ்.டி.ஏ.டி. கோர்ட்டிலே போன பிறகு, தீர்ப்பிற்குப் பிறகு மேற்கொண்டு உயர் நீதிமன்றத்திற்குப் போக வழிவகை செய்திருக்கிறோம். இது உண்மையிலேயே வரவேற்கத்தக்கது. ஏனென்றால் இப்பொழுது அந்தப் பிரிவு இல்லை. மேலும் அவர்கள் நீதியைப் பெறுவதற்கு, நியாயத்தைப் பெறுவதற்கு உயர் நீதிமன்றத்திற்குச் செல்வதற்கு இன்னொரு படியாக அமைத்திருக்கிறோம் என்பதைத் தவிர வேறில்லை.

ஆர்.டி.ஏ. யைப்பற்றி திருமதி அனந்தநாயகி அம்மையார் அவர்கள் பேசும்பொழுது ஒரு கருத்தைக் குறிப்பிட்டார்கள், மாவட்ட ஆட்சித் தலைவராக இருக்கக்கூடாது, அங்கே ஒரு நீதிபதியாக இருக்க வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. தங்கமணி அவர்கள் எஸ்.டி.ஏ.டி. யைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். ஆகவே, அவரவர்கள் கொண்டுள்ள நம்பிக்கைக்கேற்ப இந்தக் கருத்துக்கள் சொல்லப்படுகிறதே தவிர, நடைபெறுகிற சர்க்கார் நியாயத்தின் அடிப்படையில்தான் நடக்கிறது என்ற நம்பிக்கையின் அடிப்படையில் பார்த்தால் இவையெல்லாம் பொருளற்றதாகி விடும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்: ஆர்.டி.ஏ.யை ஒரு கமிட்டியாக அமைக்க உத்தேசமுண்டா? கேரளா போன்ற மாநிலங்களில் 3 பேர்கள் கமிட்டி உறுப்பினர்களாக இருக்கிறார்கள். அம்மாதிரி அமைக்க இந்த அரசுக்கு உத்தேசமுண்டா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: தலைவரவர்களே, அந்த மாதிரியான உத்தேசம் எதுவுமில்லை. இப்பொழுது இருக்கும் முறை எங்களுக்கு முன்னாலேயிருந்து முன்னோர்கள் கையாண்டுவந்த முறை. அது சரியாக நடைபெறுகிறது என்று இந்தச் சர்க்கார் கருதுகிறது.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி: ஏற்கனவே இந்தச் சட்டமன்றத்திலே ஹைகோர்ட்டைப் பொறுத்தவரையில் ஒரு விஜிலன்ஸ் செல் போட்டிருப்பதாகவும் சிப்பந்திகள் மற்றவற்றைக் கண்காணிப்பதாகக் கருத்தைத் தெரிவித்தார்கள். நான் அறிய விரும்புவது விஜிலன்ஸ் செல் இந்த எஸ்.டி.ஏ.டி. சம்பந்தமாக விசாரணை செய்கிறதா என்ற தகவல் உண்டா என்பதைத்தான்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: தலைவரவர்களே, அதுபற்றிய விவரம் இப்பொழுது என்னிடத்தில் இல்லை. இருந்தாலும் இத்தகைய காரியங்களிலே நாம் நம்பிக்கையையும், நானாயத்தையும் கண்கொண்டு பார்த்தால் தான் இவைகளிலே நம்பிக்கை வைக்க முடியுமே தவிர சந்தேகக் கண்ணோடு பார்ப்பதில் பயனில்லை.

அதற்கு அடுத்தபடியாக இன்னொரு கருத்து சொல்லப்பட்டது. இந்தச் சட்டத்தில் ஒரு மாதத்திற்குள் உரிமங்களை பத்துக்குள் வைத்துக்கொண்டு மற்றவற்றை அவர்கள் திருப்பி அரசாங்கத்திற்குத் தந்துவிடலாம், சாண்டர் பண்ணிவிடலாம் என்ற பிரிவே தேவை இல்லை என்று சொல்லப்பட்டது. அவசரங்களுக்கு வேண்டிய ரூட்களை வைத்துக்கொண்டு மற்றவற்றைக் கொடுப்பதற்கான வாய்ப்புதானே தவிர வேறல்ல.

1971 ஜூலை 13]

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

எதிர்க்கட்சித் தலைவர்கள் பேசும்பொழுது தொழிலாளர்களுடைய நிலையைப்பற்றியும் இதிலே பார்க்கவேண்டுமென்று சொன்னார்கள். நான் ஏற்கனவே சொன்னதைப் போல இதிலே நாம் பார்க்க வேண்டியது, பத்து பத்தாக நாம் எல்லோரிடத்திலும் இதைக் கொடுப்பதன் மூலம் சோஷலிச அப்ரோச் வருகிறது, மொனாபலி தடுக்கப்படுகிறது. மொனாபலி தடுக்கப்பட வேண்டுமென்று சுப்ரீம் கோர்ட் தீர்ப்பதிகள் தீர்ப்பு கொடுத்திருக்கிறார்கள். ஒரே டேபிள் எஸ்.ஆர்.வி. எஸ்க்கும் “கவர்மெண்ட் ஆஃப்மெட்ரூஸுக்கும் நடந்த வழக்கிலே சுப்ரீம் கோர்ட் சொல்லியுள்ளது. ஒரே ரூட்டில் மொனாபலி ஆப்பரேட்டேர், இருந்தால் மக்களின் நலன்கள் பாதிக்கப்படும், ஆகவே, இதற்குத் தக்க நடவடிக்கைகளைக் கவனத்திற்கொள்ள வேண்டும், மற்றவர்களுக்கு வாய்ப்பு அளிக்க ஆர்.டி.ஏ. உரிமை வழங்குவதில் தவறு இல்லை என்று தீர்ப்பு அளித்திருக்கிறது. தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரையில் ஏராளமாகப் பணியாற்றும் தொழிலாளர்கள் இருந்தால் அவர்களை நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தின் மூலம் பாதுகாக்க ஏற்கனவே திட்டம் இருக்கிறது. ஆனால் அதே நோத்தில், ஒரு சமுதாய தலையெட்டி. உரிமங்களைப் பரவலாக்குகின்ற முயற்சியில் ஈடுபடும்பொழுது அந்தத் தொழிலில் உள்ள தொழிலாளர்களுக்கு வேலையில்லாமல் போகலாம், ஆனால் இதே பஸ்களை எடுத்துப் பயன்படுத்தும்பொழுது அவர்களுக்கு வேலை கொடுக்க வாய்ப்பிருக்கிறது. ஒட்டுமொத்தத்திலே பார்த்தால், இங்கே இருப்பதைப்போல் அங்கே தருகின்ற முறையில் இருக்கும். மொத்தத்திலே தொழிலாளர்கள் கணக்கைப் பார்த்தால் கூடவும் செய்யாது, குறையவும் செய்யாது.

தனியார் துறையில் நல்லமுறையில் இருக்கிறார்கள் என்று கவனத்தில் கொள்ளக்கூடாது. நாட்டுடைமைத்திட்டம் ஏற்கனவே அமுலுக்கு வந்த பொழுது 75 மைல்களுக்குமேல் நாட்டுடைமை ஆக்கிய திட்டத்தின்பொழுது கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தைத் தொட்டுச் செல்லும் பஸ்களை நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தில், சென்னையைத் தொட்டுச் செல்லும் பஸ்களை நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தில், கன்னியாகுமரியைச் சேர்ந்த அவர்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும்—பயனீர் மோட்டார் சர்வீஸ் அங்கே 75 மைல்களுக்குமேல் தொட்டுச் செல்லும் பஸ்களையும் நாட்டுடைமையாக்கினோம். உடனே நோட்டீஸ் கொடுத்தார்கள். நிறுத்திவிட்டார்கள். ஆனால் பஸ் முதலாளி கோர்ட்டிலே ஸ்டேவாங்கி வந்துவிட்டு இன்றைக்கு பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. பஸ்கள் ஓடும்பொழுது அந்தத் தொழிலாளர்கள் மறுபடியும் எங்களை எடுத்துக் கொள்ளுங்கள் என்று கேட்டார்கள். இல்லையென்றவுடன் எண்ணுவாதம் போன்ற காரியங்களிலே ஈடுபட்டுக்கொண்டிருந்தார்கள். ஆகவே, தனியார் துறையிலே உள்ள தொழிலாளர்களின் நிலை எந்த நிலையிலே இருக்கிறது என்பதை என்னைவிட எதிர்க்கட்சித் தலைவர்கள் நன்கறிவார்கள். இதை நிரந்தரமாகப் போக்க நாட்டுடைமையாக்குவதுதான் நிறந்தது. மாண்புமிகு உறுப்பினர் டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் நாட்டுடைமைச் சட்டம் வரும் பொழுது முழு ஒத்துழைப்பு தருவார்கள் என்று எதிர்பார்க்கிறேன்.

DR. H. V. HANDE : Will the Hon. Minister give us some assurance in this House that those conductors and drivers who are likely to go out of employment on account of this particular policy which is going to be put as a legislative measure, will be

[1971 ஜூலை 13]

given some security of service or first preference. Will the Government give us some indication or assurance to assuage the feelings of those conductors and drivers? Will the Hon. Minister give us such an assurance?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, அரசு இதைப் பற்றி யோசிக்கும். டி.எம்.பி.எஸ்., என்று திருநெல்வேலியிலே ஒரு பஸ் சர்விலைத் திடீரென்று முடிவிட்டார்கள். மாண்புமிகு முதலமைச்சரவர்கள் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சராகயிருந்தபொழுது நல்லமுறையிலே வேலைக்கு எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டு, இன்று கிட்டத்தட்ட அத்தனைபேரையும் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட்டிலே வேலைக்கு எடுத்துக்கொள்கிறார்கள். ஆகையால்

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : தலைவரவர்களே, அப்பூரன்னைக் கூட இதுமாதிரி கூட உருவாக்கலாம். இப்பொழுது பத்து பஸ்களுக்கு மேல் உள்ளவர்கள் ஒரு ரூட்டுக்கு ரென்யூவலுக்கு வரும்பொழுது அதை இழந்து விடுகிறார்கள் இப்பொழுதுள்ள உச்சவரம்புச் சட்டத்தின்படி. இன்னொருவருக்குப் பிரகடனப்படுத்தப்படுகிறது. நான்கு பேர் அந்த ரூட்டை வேண்டுமென்று கேட்கிறார்கள் என்றால் மார்க்குகளின் அடிப்படையில் ரூட்டுகள் தரப்படுகிறது. அப்படி வரும்பொழுது ஏற்கனவே அந்த ரூட்டிலே வேலை செய்து கொண்டிருந்த டிரைவர்கள், கண்டக்டர்களை வைத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று ஒரு மார்க் போடலாமா என்பதைக்கூட யோசிக்கலாம், முடிவாகச் சொல்லவில்லை, யோசிக்கலாம்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஜி.ஓ. எம்.எஸ். 3353 பற்றி எடுத்துச் சொல்லி இங்கே வாதிட்டார்கள். அந்த ஜி.ஓ. வைப் பற்றி நான் ஒன்று சொல்ல விரும்புகிறேன். அது ஆறு மாத காலம் கூட நடைமுறையில் இல்லை. அதற்குக் காரணம் என்ன என்று அவர்கள் உணருவார்களோ இல்லையோ, நான் அறியேன். ஜி.ஓ. 1689 ஹோம், தேதி 15-6-1955-ல் அந்த ஜி.ஓ. ரத்து செய்யப்பட்டு விட்டது. மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் என்ன வகை செய்யப்பட்டிருக்கிறது, புதித ஆப்பரேட்டர்கள் உள்ளே வரக்கூடாது, பத்து பஸ்களுக்குப் பக்கத்தில் உள்ளவர்கள்தான் வரவேண்டும், பத்து பஸ்களுக்கு மேல் வைத்திருப்பவர்கள்தான் வரவேண்டும் என்றார்கள். கடைசியாக வரக்கூடியவர்கள் யார்? புது ஆப்பரேட்டர்களாக வரவேண்டுமென்றுதான் வழி செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார் : பத்து பஸ்கள் வயபிள் யூனிட்டாக இருக்கிறது என்று பிளானிங் கமிஷன் கருதுகிறது என்ற காரணத்திற்காகச் சுட்டிக் காட்டினேனே தவிர, அது நிரந்தரமாக இருக்க வேண்டுமென்று சொல்லவில்லை.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : மத்திய சர்க்காரைப் பொறுத்த வரையில் இது பற்றி ஆராய 65-ல் கமிட்டி நியமிக்கப்பட்டு 1968-ல் அறிக்கை யினைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதிலே, மாக்கிம்ம் அட்வான்டேஜ் கிடைக்க ஐந்து பஸ்கள் குறைந்த அளவு இருந்தால் போதும் என்று கொடுத்திருக்கிறார்கள். ஆகையால் நடைமுறையில் ஐந்து பஸ்கள் குறைந்த அளவு

1971 ஜூலை 13]

என்று வைத்திருக்கிறார்கள். ஏற்கெனவே ஐந்து பஸ் என்று இருந்தது ஜி.ஓ. 3353 எப்படி வந்தது? பெரிய பஸ் அதிபர்களை வளர்க்க வேண்டும், பெரிய பஸ் அதிபர்கள்தான் நிறமையாக நடத்துவார்கள், அவர்கள்தான் நமக்கு வேண்டியவர்கள் என்ற வகையில் வந்தது. ஆறு மாதத்தில் அந்த ஜி.ஓ. ரத்து செய்யப்பட்டிருக்கிறது. அது வந்தது முதலமைச்சர் மாறினார் என்ற காரணத்தால் அல்ல; பெரிய பஸ் அதிபர்களுக்குக் கொடுப்பது சரியல்ல, பெரிய பஸ் திறுவனங்களை வளர்ப்பது சரியல்ல என்ற முறையில்தான் வந்தது.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் கூடக் குறிப்பிட்டார்கள். பஸ் உரிமங்கள் வழங்குவதில் நியாயம், நேர்மை கடைப்பிடிக்கப்பட வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். அரசாங்க உத்தரவின் மூலம் வேண்டியவர்களுக்கு, பெரிய கம்பெனிகளுக்கு, மதுரையில் இருக்கும் டி.வி.எஸ்., சும்பதோணம் எஸ்.ஆர்.வி.எஸ்., ராமன் அண்டு ராமன் போன்ற கம்பெனிகளுக்குக் கொடுக்க வேண்டுமென்று உத்தரவே ஒரு காலத்தில் போடப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் அது ஆறே மாதத்தில் மாற்றப்பட்டது என்பதையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

பொதுவாக இந்தச் சட்டத்தை எல்லோரும் வரவேற்றிருக்கிற காரணத்தால் இந்தச் சட்டத்தில் எந்தவிதத் திருத்தமும் இல்லாமல் நிறைவேற்றித் தரும் பெருமையினைப் பெற்றுத் தரவேண்டுமென்று கேட்டு உரையை முடிக்கிறேன்.

MR. SPEAKER: The question is:

“That the Motor Vehicles (Tamil Nadu Second Amendment) Bill, 1971 (L.A. Bill No. 21 of 1971) be taken into consideration.”

The motion was put and carried and the Bill was taken into consideration.

MR. SPEAKER: Now, we shall take up the Bill, clause by clause.

Clauses 2 to 7 were put and carried.

Clause 8.

MR. SPEAKER: The question is:

“That clause 8 do stand part of the Bill”.

THIRU K. T. K. THANGAMANI: Sir, I move the following amendment:—

For item (a) of the proposed Section 62-A of the Principal Act, substitute the following:—

“(a) In the interest of general public there shall be a ceiling of ten in respect of stage carriage permits held by a joint family or partnership or Private Limited Company or Public Limited Company and there shall be ceiling of three in respect of permits held by any person under this Chapter.”

[1971 ஜூலை 13]

இது சம்பந்தமாக நான் முதலில் பேசுகின்றபோதே விளக்கமாகச் சொல்லியிருக்கிறேன். அதற்குமேல் பேசுவதற்கு ஒன்றும் இல்லை என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

The amendment was duly seconded.

THIRU J. JAMES : Sir, I move the following amendment :—

In item (c) of the proposed new Section-62A, add the following proviso after the first proviso :—

“Provided further that nothing in this Section shall apply to any Motor Transport Co-operative Society in Tamil Nadu.”

The amendment was duly seconded.

DR. H. V. HANDE : In support of the amendment, I wish to bring to the attention of the Hon. Minister the particular case of ex-servicemen.....

THIRU J. JAMES : I should be first allowed to speak on my amendment.

MR. SPEAKER : All right.

* திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் : தலைவர் அவர்களே பொதுவாக இந்த மசோதாவை வரவேற்றிருக்கிறோம். நான் கொடுத்திருக்கும் திருத்தமானது மிகவும் முக்கியமான திருத்தம் என்று நினைக்கிறேன். இந்த மசோதாவில் “ஆபஸ்ட்ஸ் அண்டு ரீசன்ஸ்” என்று கொடுத்திருக்கும் பகுதியில் இதன் நோக்கத்தை அமைச்சர் அவர்கள் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். தனியார் ஒருவருக்கு இருக்கின்ற பஸ்களுக்கு உச்சவரம்பு கட்ட வேண்டும். பொதுமக்களின் நன்மையைக் கருதி அவ்வாறு செய்யவேண்டுமென்று எடுத்துக்கறப்பட்டிருக்கிறது. செக்ஷன் 62-ஏ-இல்தான் இந்த உச்சவரம்பைப் பற்றிக் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. அதற்கு விதிவிலக்காக ஒரு ப்ரொவிசோ அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. முதல் ப்ரொவிசோவில்—

Provided that nothing in this Section shall apply to the Central Government or State Government or to any Corporation or Company owned by Central Government or one or more State Governments or Central Government and one or more State Governments.

என்று குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது.

அதன் நோக்கம் தனியாருக்குத்தான் உச்சவரம்பு, பொதுவுடைமை நிறுவனங்களுக்கும், கம்பெனி சட்டத்தின்படி அமைக்கப்பட்ட நிறுவனங்களுக்கும் அரசாங்கம் நடத்தும் நிறுவனங்களுக்கும் இந்தச் சட்டத்தில் இருந்து விதிவிலக்கு இருக்கிறது என்ற கருத்தில் ப்ரொவிசோ இருக்கிறது. ஆகவே நான் நான் இந்தத் திருத்தத்தைக் கொண்டு வந்திருக்கிறேன். இந்தத் திருத்தத்தின் நோக்கம், தனியார் துறையில் உள்ள பஸ்களுக்கு உச்சவரம்பு செய்து உச்சவரம்புக்கு மேல் உள்ள பஸ்கள் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டாலும், இன்று கூட்டுறவு அமைப்பில் கூட்டுறவுச் சட்டதிட்டத்தின்கீழ் செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கும் இந்த சட்டத்தில் இருந்து விதிவிலக்கு அளிக்கப்பட வேண்டுமென்பதுதான்.

1971 ஜூலை 13]

ஒவ்வொரு ஜில்லாவிலும் டிரான்ஸ்போர்ட் கோவாப்பரேட்டிவ் இருக்கின்றன. கோவையில் செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கும் எக்ஸ்-சர்வீஸ்மென் கோவாப்பரேட்டிவ் நிறுவனமானது 21 பஸ் ரூட்டுகளை நடத்திக் கொண்டிருக்கிறது. தூற்றுக்கும் அதிகமான மாஜி ராணுவம் தொழிலாளர்களைக் கொண்ட அந்த நிறுவனம் ஒவ்வொரு கண்டக்டருக்கும் டிரைவருக்கும் அரசாங்கம் கொடுக்கின்ற சம்பளத்தை விட அதிகமாகக் கொடுத்துக் கொண்டிருக்கிறது. அந்தக் கூட்டுறவுச் சங்கமானது இன்று கண்டக்டருக்கு 308 ரூபாய் சம்பளமும் பல்வேறு தன்மைகளையும் செய்து கொடுக்கிறார்கள்.

அதேபோன்று டிரைவர்களுக்கும் மாதந்தோறும் 450 ரூபாய் சம்பளமும் மற்றச் சலுகைகளும் கொடுத்து வருகிறார்கள். இந்த அளவுக்குத் தேசிய மயமாக்கப்பட்ட அரசாங்க பஸ்களில் வேலை செய்கிற தொழிலாளர்களுக்கு நம்மால் கொடுக்க முடியவில்லை. அந்த நிறுவனம் நல்லமுறையில் செயலாற்றிக் கொண்டிருக்கிறது. இந்த நிறுவனத்தை தீர்வகிக்கும் மாணேஜ்மென்ட் கமிட்டியானது—கலெக்டரின் பி.ஏ. வைத் தலைவராகவும், பட்டாளத்தைச் சேர்ந்த ஒரு அதிகாரி, கூட்டுறவு ரிஜிஸ்ட்ரார் அவர்களால் நியமிக்கப்பட்ட அரசாங்க சிப்பந்தி என்ற வகையில் மற்ற உறுப்பினர்களையும் கொண்ட போர்டு தான் நடத்தி வருகிறார்கள். சிறந்த முறையில் நடந்து வரும் இந்த நிறுவனமானது இந்தச் சபையில் தாக்கல் செய்யப்பட்டிருக்கும் மசோதாவின் காரணமாகப் பாதிக்கப்படுகிறது. உண்மையில் அங்கு வேலை செய்யக்கூடிய தொழிலாளர்கள்தான் பாதிக்கப்படுகிறார்கள்.

அந்த நிறுவனத்திலே 21 பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. இந்த மசோதாவின்படி உச்சவரம்பு 10 பஸ்கள்தான். அதனால் அங்கிருந்து 11 பஸ்கள் எடுக்கப்படுகின்ற சூழ்நிலை இருக்கிறது. 11 பஸ்கள் என்றால் ஒரு பஸ்ஸுக்கு ஐந்து தொழிலாளர்கள் என்று கணக்கெடுக்கும் போது ஏறத்தாழ 55 தொழிலாளர்கள் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். இன்று அவர்கள் நல்லமுறையில் சம்பளம் பெற்று தங்கள் வாழ்க்கையை நடத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த மசோதாவின்படி அரசாங்கம் 11 பஸ்களை எடுத்துக் கொண்டு தனியார் ஒரு வருக்கு மாற்றிக் கொடுக்கப் போகின்றது.

கூட்டுறவுச் சங்கம் கொடுக்கிற சம்பளத்தை நிச்சயமாக தனியார் தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுக்க முடியாது. ஆகவே இந்திலையில் தொழிலாளர்கள் பாதிக்கப்பட இருக்கிறார்கள் என்று கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இந்தக் கூட்டுறவு நிறுவனம் இன்று பி.டப்ளியூ.ஆர். பண்டிலிருந்து ஏறத்தாழ ஐந்து லட்சம் ரூபாய் அளவிற்கு கடன் வாங்கியிருக்கிறார்கள். அங்கு வேலை செய்கிற அத்தனை தொழிலாளர்களுக்கும் கடன் அடிப்படையில் வீடுகள் கட்டிக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். இந்தக் கடன் தொகையை அந்தப் பண்டுக்கு திரும்பிக் கட்டவேண்டியிருக்கிறது. இன்று அந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு வேலை இழப்பு ஏற்படுமென்று சொன்னால் நிச்சயமாக அந்தப் பணத்தை அவர்களால் அரசாங்கத்திற்கு கட்டமுடியாததொரு நிலை ஏற்படும். அரசாங்கத்திற்குக் கூட நஷ்டம் ஏற்படும் நிலைதான் வா இருக்கிறது. ஆகவே எந்த நோக்கத்தோடு இந்த மசோதா இந்த அவைக்குக் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறதோ அந்த நோக்கம் நிறைவேற வேண்டுமென்று சொன்னால் நிச்சயமாக கூட்டுறவுச் சங்கங்களால் நடத்தப்படுகிற டிரான்ஸ்போர்ட் கம்பெனிகளுக்கு

[1971 ஜூலை 13]

அரசாங்கம் நடத்துகிற கம்பெனிகள், கார்ப்பரேஷன்ஸ் இவைகளுக்கு விதிவிலக்கு அளித்திருப்பதுபோல் விதிவிலக்கு கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அமைச்சர் அவர்கள், இது முதலாளிகளுக்காகக் கொண்டுவரப்பட்டுள்ள மசோதா அல்ல தொழிலாளர்களின் நன்மைக்காகத்தான் கொண்டு வந்துள்ளோம் என்று சொன்னார்கள். பொதுமக்களின் நன்மைக்காகவும் கொண்டு வந்துள்ளோம் என்றும் சொன்னார்கள். அதை வரவேற்கிறேன், பாராட்டுகிறேன்.

இதற்கு முன்னால், 1968-ம் ஆண்டு என்று நினைக்கிறேன், கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்த தனியார் பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்கிய பிறகு அன்று கூட தொழிலாளர்களுக்கு ஒரு வாக்குறுதி அளிக்கப்பட்டது. பாதிக்கப்பட்ட தொழிலாளர்கள் அத்தனை பேர்களுக்கும் மாற்றுவேலை கொடுப்போம், அரசாங்கத்தில் வேலை கொடுப்போம் என்றல்லாம் கூறப்பட்டது. ஆனால் இன்னும் 200க்கு மேற்பட்ட தொழிலாளர்களுக்கு வேலை கிடைக்காமல் அவர்கள் கஷ்டப்படுகிறார்கள் என்பது அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரியும் என்று நான் நினைக்கிறேன். ஆகவே இம்மசோதா சட்டமாக்கப்படும்போது அம்மாதிரிப்பட்டதொரு நிலை ஏற்படாத வகையில் பாதிக்கப்பட்ட தொழிலாளர்களுக்கு அரசாங்கம் வேலை கொடுப்பதற்கு வழிவகை செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு இந்தத் திருத்தத்தை அரசாங்கம் ஏற்றுக்கொள்ளவேண்டுமென்று தாழ்மையுடன் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

DR. H. V. HANDE : Sir, I will be very brief. In support of the amendment brought by my hon. Friend, I want to say a few words.

I request the Government not to come to any pre-conceived decisions, but to have an objective view of the whole thing because the workers involved here are ex-servicemen, those who had sacrificed considerably for the sake of our national borders and had participated in the fight. Ex-servicemen have created a fund. Even from the All-India Fund they received a grant. We also raise funds now and then for their benefit. We have a Flag Day for ex-servicemen and people contribute for ex-servicemen.

Ex-servicemen have very serious problems. They wanted to rehabilitate themselves. With that idea they started an organisation. They collected funds and then they started this organisation. It is running very well and the administration was so perfect that they were able to develop a fairly big and sufficient transport service. They have got 21 buses and they are running very well. There is strict supervision by the Government. There is the P.A. to the Collector. The Government's direct participation is there for all practical purposes. It is like a quasi-Governmental institution practically. In view of that, I am sure that it will be possible for the Hon. Minister even now, if necessary in consultation with the Hon. Chief Minister and the Hon. Law Minister to come to some sort of a decision

1971 ஜூலை 13]

to give the '*vidhi vilakku*'. Even if it is not possible now, later on at least after a day or two, a provision can be created here for this exemption.

There is another problem also. Now by reducing the buses, the bus owners also can claim one particular exemption, namely it is possible for those companies where the number of buses is less than five, according to the Rules laid down by the Government of Tamil Nadu under the Motor Vehicles Act, to reduce the pay of workers from Rs. 135 to 125. It is possible because if it is above five buses, then they can demand Rs. 135 as pay and if it is less than five buses, they can be satisfied with a pay of Rs. 125. Even the emoluments of the workers, of the ex-servicemen who are working there, will be affected if the number of buses is reduced. Even if it is not possible, let this Government give some sort of an assurance in this House that subsequently in the Rules they will frame, they will provide to the effect that whether it is 5 buses, 10 buses or 25 buses, the workers will be getting the same rate of pay. At least the assurance that it will be taken into consideration must be there. As Thiru K. T. K. Thangamani said, it was got after fighting in the Wage Board. It should be possible to get those minimum facilities.

I do not know what kind of assurance is going to come. But the assurance I want is (a) the rate of pay of the workers will not be affected by the reduction of size of the transport (b) as far as possible at least the ex-servicemen to whom the country is definitely obliged for having heroically fought the battle will be given some special consideration. Simply because the suggestion comes from the opposition, it does not matter. Whoever says it, it does not matter. It is an objective point of view I am trying to present before the Government and Government must think that it has come from one of its own members and give us the assurance.

THIRUMATHU T. N. ANANDANAYAKI : I have already spoken about it. Yet I would again request the Hon. Minister to reconsider his decision. Simply because we are in a small number, the Government need not think that they should not accept any amendment from this side. If they are interested, they can even bring an amendment from their side. The problem deserves serious consideration by the Minister because there are only four ex-servicemen co-operative societies who are exceeding the limit of number 10 and they are all for the benefit of ex-servicemen. We give them loan. We are even making the P.A. to the Collector as Chairman of the Committee. We give all the assistance from the co-operative department. There is no concentration of wealth also in anybody's hand. Because quite a number of people are the shareholders and mostly all the ex-servicemen who are technically qualified formed these co-operative societies and by exempting them we are not going to really flinch away from the policy of curbing the monopoly.

[1971 ஜூலை 13]

It is only the co-operative societies that are going to get the benefit. Under Section 43 (1) one mark extra is given to the co-operative societies. That itself shows that the Government are interested in encouraging the co-operative movement. Being ex-servicemen, the Government must reconsider their decision on this matter. Once again I appeal to the Minister to see that it is included in the exemption clauses and not to have any reservation because other things being equal,

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, இதை எதிர்க்கட்சியினர் சொல்கிறார்கள் என்பதாலே நாங்கள் இதைப் புறக்கணிக்கிறோம் என்று சொல்வது சரியல்ல. இன்னும் சொல்லப்போனால் இந்தச் சட்டத்திலே எதிர்க்கட்சியினரின் கருத்து ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது. அவர்களின் எண்ணத்தை மதிப்பதற்கு இந்த அரசு என்னைக்கும் தயாராகயிருக்கிறது. ஆகவே, அந்த அடிப்படையில் இதை நோக்குவதைவிட மோட்டார் வேகிக்ளின்ஸ் ஆக்ட் பயனிகளுக்கு நன்மை செய்வதற்காக ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது. பயனிகளின் எண்ணத்தை நம் மனதில் வைத்துக் கொண்டு இந்த உச்சவரம்புச் சட்டத்தைக் கொண்டு வரவேண்டும். இது எக்ஸ்-சர்வீஸ்மென்-ஸின் ரீஹாபிலிட்டேஷனுக்காக, அவர்களின் மறுவாழ்வுக்காக அல்லது அவர்களின் புனருத்தரணத்திற்காகக் கொண்டுவரப்படுகிற சட்டம் அல்ல என்பதை நான் முதன் முதலில் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். இந்த மோட்டார் வேகிக்ளின்ஸ் சட்டத்திலே கூபிரிம் கோர்ட்டிலே எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள்,

"The fact to be considered is not whether the existing operators will suffer, but whether the extension of service will be in the interest of the public." என்று

ஆகவே, பப்ளிக் இன்டர்ஸ்டைப் பார்த்துத்தான் செயல்படவேண்டியவர்களாக இருக்கிறோம். எக்ஸ்-சர்வீஸ்மென்ஸுக்கு வாழ்வளிக்கிற முறையில், கூட்டுறவு முறையில் உள்ளவர்களுக்கு வாழ்வளிக்கிற முறையில் இது இல்லை. குறிப்பிட்ட ஆப்பரேட்டர்களின் திறமையை எல்லாம் பயன்படுத்த முடியாமல் போய் விடுமே என்று பார்த்தால், அவர்களுக்கு மறுவாழ்வளிக்க வேறு சட்டம் வேண்டுமானால் கொண்டுவரலாம் அல்லது வேறு நடவடிக்கைகள் வேண்டுமானால் எடுத்துக்கொள்ளலாமே தவிர பயனிகளின் நலனைக் கருத்தில் வைக்கும்போது இதை ஏற்றுக்கொள்வதற்கில்லை. கூட்டுறவு சொஸைட்டிஸ் போன்றவைகளுக்கெல்லாம் தனிச் சலுகை அளிக்கவேண்டுமென்று தலைமை நிதிமன்றனவரை சென்றும்கூட

Other things being equal அதாவது மற்றக் காரியங்கள் எல்லாம் சரியாக இருந்தால் preference must be given to the Co-operative Societies என்றிருக்கிறது. பயனிகள் வசதி, மற்றபடி வோர்க்ஷாப் வசதி, எக்ஸிப்மென்ட்ஸ் போன்றவைகள் எல்லாம் கூட்டுறவு சொசைட்டி வைத்திருந்தால் அவர்களுக்குத்தான் கொடுக்கவேண்டுமென்ற நிலையை ஒத்துக்கொள்ளலாம். அவர்களுக்குத் தனிச் சலுகை செய்யவேண்டுமென்று சொல்வது அரசியல் சட்டப்படி It will become an invidious distinction.

அவர்களுக்கு என்று தனிச் சலுகை ஏற்படுத்திக் கொடுத்தால் அது அரசியல் சட்டத்தின் முன்னால் உள்ள சமத்துவத்திற்குக் கூட

1971 ஜூலை 13]

பொருத்தமாக இருக்காது என்ற காரணத்தினால்தான் இந்தச் சட்டத்தில் எக்ஸ்-சர்வீஸ்மென்னுக்கு விதிவிலக்கு அளிப்பதில்லை என்று அரசு முடிவு எடுத்ததுள்ளது.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : எப்ரல் ம் தேதிக்குப் பிறகு பர்மிட்டுகள் மாற்றப்பட்டு இருக்காது என்று நம்பிக்கை வைத்துக்கொண்டு என்னுடைய திருத்தத்தை நான் வற்புறுத்தவில்லை.

* திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் : அமைச்சர் அவர்கள் கூறும்போது தனியாக எக்ஸ்-சர்வீஸ்மென்னுக்கு என்று விலக்கு கொடுக்கமுடியாது என்று சொன்னார்கள். இந்த மசோதாவின் பொருள் என்ன என்று சொன்னால், தனியாகுக்கு வாழ் வளிக்கும் நிலை வரப்போகிறது. எப்படி என்றால், ஒருவரிடமிருந்து பறித்த பஸ் பர்மிட்டை இன்னொருவருக்குக் கொடுக்கிறோம். இப்படி யார் யாருக்கோ கொடுப்பதைவிட எக்ஸ்-சர்வீஸ்மென்னுக்குக் கொடுப்பது நல்லது இல்லையா என்று சொல்லி திருத்தத்தை வலியுறுத்துகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி அவர்களின் திருத்தம் சபையின் அனுமதியோடு திரும்பப்பெறப்படுகிறது.

திரு. ஜேம்ஸ் அவர்களின் திருத்தம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, தோல்வியுற்றது.

Clause 8 was put and carried.

Clauses 9 to 12 were put and carried.

Clause I.

MR. SPEAKER : The question is—

'That clause 1 do stand part of the Bill.'

THIRU K. P. K. THANGAMANI : Sir, I move the following amendment :—

"In sub-clause 3 of clause 1, for the figures and words '18th June 1971' substitute the figures and words '1st April 1971'."

The amendment was duly seconded.

The amendment was, by leave, withdrawn.

Clause 1 was put and carried.

The Enacting Formula and the Long Title were put and carried.

THE HON. THIRU S. RAMACHANDRAN : Sir, I move—

'That the Motor Vehicles (Tamil Nadu Second Amendment) Bill, 1971 (L.A. Bill No. 21 of 1971), be passed.'

The motion was put and carried and the Bill was passed into law.